Die

Getreide- und Mehltarife

der

Bayerischen Staatsbahnen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt

einer hohen staatswirtschaftlichen Fakultät

der

Universität München

von

Martin Roßmann

aus Berlin.

Leipzig 1899, Duncker & Humblot.

Vorwort.

Es giebt eine große Anzahl von mehr oder minder umfangreichen Arbeiten über das Eisenbahntarifwesen. Regelmäßig geben diese Arbeiten nicht eine beschreibende Darstellung der gegenwärtigen oder früheren Tarife im einzelnen. Und doch kann man nur dadurch eine richtige Vorstellung von der Eisenbahnpolitik eines Landes erwecken, daß man an der Hand der Tarife selbst zeigt, was im einzelnen Falle geschehen ist und warum es geschehen ist.

Dies versucht nun die vorliegende Arbeit; zunächst nur für ein kleineres, allerdings nicht völlig selbständiges Gebiet — Bayern rechts des Rheins — und für wenige Warenarten — für Getreide und Mehl.

Der ursprüngliche Plan — eine erschöpfende geschichtliche Darstellung der bayerischen Eisenbahnpolitik für Getreide und Mehl zu geben — erwies sich leider als unausführbar, da nirgends eine vollständige Sammlung aller einschlägigen Tarife, selbst nur bis in die siebziger Jahre zurück, vorhanden ist. Darum mußte sich die Darstellung auf die gegenwärtig gültigen Tarife beschränken; nur in einem Falle war es möglich, weiter zurückzugehen, nämlich bei den Tarifen für den bayerischen Lokalverkehr.

Die Eigenart der gestellten Aufgabe brachte es mit sich, daß sich die Darstellung fast ausschließlich auf urkundliches Material — auf die Tarife selbst und in einigen Fällen auf behördliche Akten — stützen mußte. Die Ausbeute aus der einschlägigen Litteratur war aus dem oben angegebenen Grunde außerordentlich gering. Darum sei auch auf ein ausführliches Litteraturverzeichnis[1] verzichtet. Einiges Material lieferten die Denkschrift von Hugo Marggraff „Die bayerischen Staatseisenbahnen" und die Protokolle über die Verhandlungen des bayerischen Eisenbahnrates, die allerdings im Buchhandel nicht erschienen sind. Dem Verfasser wurden sie zugänglich durch die Güte des Sekretärs der Handelskammer für Oberbayern, Herrn

[1] Ein Verzeichnis der benutzten Tarifhefte folgt am Schluß.

Dr. Kahn in München, dem an dieser Stelle öffentlich Dank dafür ausgesprochen sei.

Zu großem Danke ist der Verfasser ferner Herrn Generaldirektionsrat Huber in München verpflichtet, ohne dessen eingehende und in liebenswürdigster Weise erteilte Erklärungen die vorliegende Arbeit gar nicht hätte zu stande kommen können. Auch Herrn Regierungsdirektor Hauck und den anderen Herren der Tarifabteilung der Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen sei hier gedankt für die Freundlichkeit, mit der sie vielfachen Anliegen des Verfassers entgegenkamen. Den Besprechungen mit diesen Sachkundigen auf dem Gebiete des Tarifwesens entstammt eine große Anzahl der Erklärungen, die für einzelne Erscheinungen der Tarifpolitik im Texte gegeben worden sind.

Zum Schluß sei noch meinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Lotz in München für die Anregung zu dieser Arbeit und für die mannigfaltige Förderung derselben gedankt.

München im Juli 1898.

M. Roßmann.

Register.

Einleitung.

Seit einer Reihe von Jahren, besonders aber, seitdem infolge des Ausbaus der ungarischen Bahnen das ungarische Getreide und das ungarische Mehl auf dem deutschen Markte erschienen sind, ertönen die stetig wiederkehrenden Klagen der bayerischen Landwirte und Müller, daß das ausländische Getreide und Mehl bei der Beförderung auf den bayerischen Eisenbahnen vor dem einheimischen bevorzugt, und daß dadurch die Konkurrenzfähigkeit der ohnehin schon unter schlechten Verhältnissen leidenden bayerischen Landwirte und Müller noch weiterhin ungünstig gestaltet werde. Es wird stets darauf hingewiesen, daß, wie die Tarife es ausweisen, das ausländische Getreide und Mehl, das die bayerischen Bahnstrecken transitiere, diese Strecken — auf den einzelnen Kilometer berechnet — billiger durchläuft, als eben das inländische. Thatsächlich stellt sich dies ja allerdings als wahr heraus, man bedenkt dabei jedoch nicht, daß den bayerischen Bahnen infolge der Konkurrenz der großen Verkehrstraßen außerhalb des bayerischen Landes, die natürlich auch einen gewissen Anteil am Verkehr beanspruchen, nichts übrig bleibt, als sich in ihren Frachtsätzen nach jenen der konkurrierenden Verkehrstraßen zu richten, wenn sie nicht in die Lage versetzt werden wollen, überhaupt auf den Verkehr nach dem konkurrenzierten Lande zu verzichten.

In früheren Jahrzehnten, namentlich vor der allgemeinen Verstaatlichung der Bahnen, wurden die Frachtsätze nur von primitiv privatwirtschaftlichen Grundsätzen aus eingerichtet und dabei kam es unter anderem auch darauf an, der Konkurrenzroute einfach allen Verkehr zu nehmen. Man erstellte billigere Tarife als jene.

Aber bald sahen die Bahuen ein, daß sie ihr eigenes Interesse besser wahrten, wenn sie sich mit ihren Konkurrenten gütlich einigten über eine verhältnismäßige Teilung des Verkehrs, und so kam es zu den großen Tarifverbänden, die als Verkehrverbände in anderer Form noch heute bestehen.

Nun ist aber gerade Bayern vermöge seiner centralen Lage — der Weg von Deutschland nach Italien, von Böhmen, Österreich und Teilen von Rußland nach der Schweiz, Frankreich und den Nordseehäfen transitiert Bayern — einer ganzen Anzahl von Konkurrenzen ausgesetzt. Im Süden ist es die Arlbergbahn, die den Verkehr von Österreich und seinen Hinterländern nach der Schweiz und Südwestdeutschland auf ihre Linien zu ziehen bemüht ist, im Westen konkurrieren die württembergischen und badischen Staatsbahnen für den Verkehr von Norddeutschland nach der Schweiz und Italien und im Osten sind es die österreichischen Linien. Den Verkehr vom Rhein und Hannover nach Böhmen müssen die bayerischen Linien wiederum mit den preußischen und sächsischen teilen.

Was die Konkurrenz der Wasserwege betrifft, so könnte es sich hier um eine solche der Binnenschiffahrtwege innerhalb des eigenen Landes handeln, oder um Wasserwege außerhalb des Landes.

Die erste Kategorie, die der Schiffahrtwege innerhalb des eigenen Landes, hat in Bayern gar keinen Einfluß auf die Tarife, wenigstens was die Konkurrenz betrifft. Im Gegenteil, es sind besonders billige Tarife erstellt worden für Waren z. B. nach Regensburg, die nur für solche Waren gelten, die dort auf Schiffe umgeladen werden, — um die Schiffahrt zu heben.

Was die zweite Kategorie, die auswärtigen Wasserwege betrifft, so kommen für Bayern zwei Wege in Betracht.

Einmal der Seeweg von Fiume und Triest und selbst von den Donauländern her durch das Mittelländische Meer nach den Nordseehäfen und von dort aus landeinwärts. Trotz des ungeheuren Umweges stellen sich doch auf dem Wasserwege die Frachten teilweise billiger, so daß sich Transporte aus jenen Gegenden bis nach Deutschland herein noch lohnen. Wird doch jetzt sogar von Slavonien aus Holz auf dem eben bezeichneten Wege nach den Niederlanden und von dort rheinaufwärts bis nach Aschaffenburg geleitet. Diese Seefrachten sind so billig, daß die bayerischen Bahnen zwar ihre entsprechenden Tarife ermäßigen mußten, aber doch nicht imstande sind, den Verkehr von der See auf das Land herüberzuziehen. Es würden auch bei der, im Verhältnis zu der ganzen Länge des Weges kurzen Strecke, auf die Bayern durch seine Tarife Einfluß hat, Verbilligungen auf diesen Strecken in der angedeuteten Beziehung kaum ein allzu großes Gewicht haben.

Ein zweiter konkurrierender Wasserweg ist die Elbe. Hier werden von Tetschen aus die österreichischen Güter, die nach den Niederlanden, Belgien und England bestimmt sind, auf die Schiffe verladen und die Elbe abwärts nach den Niederlanden u. s. w. gefahren. Um sich gegen diese Konkurrenz

zu wehren, hat Bayern die sogenannten Donau-, Rhein- und Mainumschlagtarife erstellt; diese enthalten besonders billige Sätze für die Güter, die in Passau, Deggendorf oder Regensburg auf der Donau anschwimmen, dort umgeladen werden und mit der Bahn nach Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Frankfurt und Gustavsburg weitergehen. Dort muß eine zweite Umladung stattfinden, so daß die Güter auf dem Rhein zu Schiff weiter befördert werden.

Die Bahnen sind natürlich nicht in der Lage, allen Schwankungen der Schifffrachtsätze zu folgen, denn eine Herabsetzung der Tarife läßt sich wohl jeder gern gefallen, aber sie dann wieder zu erhöhen, stößt auf größere Schwierigkeiten.

Um die Einwirkung der Konkurrenz an einem Beispiel zu erläutern:

Würde sich Bayern weigern, die billigeren Sätze beispielweise der Arlbergroute nach der Schweiz einfach in derselben Höhe zu übernehmen, so würde damit den bayerischen Landwirten und Müllern durchaus kein Gefallen erwiesen, denn was von Österreich nach der Schweiz eingeführt werden soll, das wird doch dorthin gefahren, einerlei ob Bayern sich daran beteiligt oder nicht.

Nur der bayerische Staat hätte davon Schaden; er verlöre infolge seiner höheren Tarife eine gewisse Einnahme, denn er bekäme nun keinen Centner der Durchgangsware zu fahren. Aber den Interessenten geschähe dadurch nicht der geringste Nutzen.

Es ist in solchem Fall, wie dem eben erwähnten, durchaus kein Nachteil für die einheimische Produktion, wenn der bayerische Staat seine Taxen für die Beförderung fremder Güter nach denen der Konkurrenzwege einrichtet — gleichgiltig, ob auf diese Weise, für den Kilometer berechnet, die fremden Güter billiger gefahren werden als die einheimischen — denn die Konkurrenz auf dem Absatzmarkt ist vorhanden auch ganz ohne Zuthun der bayerischen Tarife[1].

Aber diesem fehlenden wirtschaftlichen Nachteil steht gar noch ein finanzieller Vorteil gegenüber, indem bei Übernahme der Konkurrenzpreise bei gütlicher Vereinbarung mit den anderen verkehrberechtigten Bahnen wenigstens ein Teil des Verkehrs über den eigenen Weg geleitet wird, der sonst für jenen Verkehr ganz nutzlos wäre oder auch umgekehrt, für den sonst jener Verkehrsweg ganz nutzlos wäre.

[1] Würden allerdings diese Transitgüter zu Preisen gefahren, die hinter den eigenen Selbstkosten zurückbleiben, so ließe sich dieses Verfahren kaum rechtfertigen, denn dann würden die Transitgüter z. T. auf Kosten der einheimischen Steuerzahler befördert werden.

So haben z. B. die bayerischen Bahnen von dem Verkehr, dessen sich sonst die Arlbergroute ganz bemächtigt hätte, durch Vereinbarung 30 % erhalten [1], soweit der Verkehr mit der Schweiz in Betracht kommt. Dies stellt, wie gesagt, für die bayerische Produktion keinen direkten Nachteil, für die Staatsfinanzen aber einen Vorteil dar.

Es fragt sich: kann aus diesem Verhalten der bayerischen Bahnen ausländischen Waren gegenüber die Forderung abgeleitet werden, zu diesem gleichen billigeren Preis — immer für den einzelnen Kilometer berechnet — die gleiche einheimische Ware auf jeder einzelnen Strecke innerhalb des eigenen Landes zu fahren? Man macht demgegenüber geltend: Dies würde einen großen Ausfall in den finanziellen Ergebnissen hervorrufen; ob aber mit einem wesentlichen Nutzen für den Verkehr des Landes selbst — dies zu entscheiden, liegt außerhalb des Rahmens dieser Arbeit.

Aber eine andere Frage ist die, ob es nicht volkswirtschaftlich richtig wäre, diejenigen bayerischen Waren, die nach jenem bestrittenen Gebiet — in unserem Beispiel also: der Schweiz — bestimmt sind, auf den bayerischen Strecken zu demselben Satz zu befördern, wie dies mit den ausländischen geschieht, um ihnen auf diese Weise die Konkurrenz mit jenen zu erleichtern oder überhaupt zu ermöglichen?

In diesem Fall hätten wir allerdings eine ungleichmäßige Behandlung der einheimischen Waren auf den einzelnen gleich langen Bahnstrecken innerhalb des eigenen Landes, ohne daß aber die Bahnen deshalb den Vorwurf ungleichmäßiger Behandlung der einzelnen Wirtschaften als berechtigt anerkennen. Die Auffassung der staatlichen Tarifpolitik ist: es sei ganz berechtigt — wenn man überhaupt Wert legt auf jede Unterstützung des Exports von Waren — wenn z. B. eine Wagenladung Getreide von München nach Lindau transit zu dem für dieselbe Entfernung giltigen Satze der Arlbergbahn befördert wird, dagegen für eine gleich lange Strecke innerhalb des abgeschlossenen Wirtschaftgebietes Bayern ein höherer — der normale, überall in Deutschland für den Lokal- und allgemein für den deutschen Verkehr giltige — Satz erhoben wird. Es stelle dies durchaus keine Benachteiligung irgend eines Produzenten dar, wenn nur für diese Verkehrrelation die gleiche Vergünstigung allen Interessenten gewährt wird.

Im Prinzip ganz ähnlich, aber äußerlich ganz anders aussehend, verhält sich die Tarifierung bei der Konkurrenz deutscher Strecken untereinander. Hier hat die Annahme der preußischen Grundtaxen seitens

---

[1] Verhandl. des bayer. Eisenbahnrates. Protokoll der Sitzung VII vom 3./4. Sept. 84, Position 5.

Bayerns und Württembergs im Jahre 1890/91 eine gewisse Umwälzung hervorgerufen.

Vor dieser Annahme ging man in folgender Weise vor:

Für einen bestimmten, von zwei Bahnen umworbenen Verkehr erstellte jede Bahn nach Maßgabe ihrer für den Lokalverkehr giltigen Bestimmungen, ihren Tarif. Dieser fiel natürlich — seiner absoluten Höhe nach — bei den einzelnen Bahnen verschieden hoch aus, und nun wurde bei gütlicher Einigung derjenige Tarif zwischen zwei Stationen von den beteiligten Bahnen angenommen, der sich als der billigste herausstellte. Komplizierter gestaltete sich dieser Vorgang noch, wenn der Weg über Bahnen verschiedener Verwaltungen führte. In diesem Falle stellte jede Verwaltung für die unter ihrer Leitung stehende Strecke ihren Lokalsatz auf, und aus den dann zusammengestoßenen, sogenannten „Schnittsätzen" bildete sich der Frachtsatz für die ganze Strecke. Es führte dies Verfahren natürlich zu einer großen Kompliziertheit der einzelnen Tarife; entweder man stellte „Stationtarife" auf, d. h. ausgerechnete Frachtsätze von einer bestimmten Station der einen Endbahn zu einer anderen bestimmten Station der anderen Endbahn — was in der Regel für die beiderseitigen Stationen mit bedeutenderem Verkehr geschah — oder man erstellte sogenannte „Schnitttarife". Man nahm einen bestimmten „Schnittpunkt" z. B. die Übergangstation des einen Landes, und rechnete für jede Station der einen, wie der anderen Endbahn die Sätze bis zu diesem Schnittpunkt aus. Durch Zusammenstoß der beiden Schnitte erfuhr man dann den eigentlichen zu zahlenden Frachtsatz. Eine gewisse Umständlichkeit im Gebrauch trat hier in den Fällen ein, in denen es nicht nur einen, sondern mehrere Übergangpunkte gab. So kamen z. B. für den Verkehr zwischen Bayern und Württemberg nicht weniger als fünf Schnittpunkte in Betracht, nämlich Crailsheim, Nördlingen, Ulm, Memmingen und Hergatz. In einem solchen Falle hatte man die Schnittsätze der Versandt- und Empfangstation über jeden Schnittpunkt, für den ein Schnittsatz vorgesehen war, auszurechnen und fand schließlich den als den giltigen, der den geringsten Betrag auswies. Dies war natürlich außerordentlich umständlich.

Ebenso gestaltete sich die Berechnung, wenn im Tarif statt der einzelnen Frachtsätze die kilometrische Entfernung angegeben war, z. B.

	I	II	III	IV	V	VI	VII
Von Prag bis zum Schnitt	227	217	191	222	—	—	—
Vom Schnitt bis München C B	—	284	248	210	—	123	—
	—	501	439	432	—	—	—

also beträgt die einzurechnende Entfernung 432 km.

Hier hat, wie schon erwähnt, die Annahme der preußischen Grundtaxen durch die bayerischen und württembergischen Staatsbahnen — bei den übrigen deutschen Bahnen waren sie schon früher im Gebrauch — sehr vereinfachend gewirkt. Man hat es jetzt, soweit die Ungleichheit in den Grundtaxen fortgefallen ist[1], bei der Aufstellung eines Tarifes nicht mehr mit den ausgerechneten Frachten auf den Bahnstrecken der einzelnen Verwaltungen zu thun. Vielmehr wird jetzt nur noch das „Prinzip des kürzesten Schienenweges“ angewandt. Es wird diejenige der konkurrierenden Schienenverbindungen zwischen zwei Orten, die sich als die kürzeste ausweist, als tarifbildend angenommen. Sie wird in den Tarif aufgenommen, und mit der so erhaltenen Anzahl von Kilometern wird mit dem allgemeinen Einheitsatz durchgerechnet.

Diese kürzeste Schienenlänge zwischen zwei gegebenen Stationen bezeichnet man mit „Tarifkilometerentfernung“, im Gegensatz zu der thatsächlichen Länge der Beförderungstrecke, über die die Güter gefahren werden. Diese letztere ist häufig bedeutend größer.

Ein sehr markantes Beispiel hierfür liefert der Tarif für die Stationverbindung München-Mannheim. Die in den Tarif aufgenommene Entfernung beträgt 371 km — sie ist gerechnet über Ulm-Bretten. Die Transporte werden aber thatsächlich über Würzburg gefahren und dieser Weg ist 458 km lang. Es werden also seitens der bayerischen Bahnen gewissermaßen 458—371 = 87 km umsonst gefahren. Aber die bayerischen Bahnen ziehen dies noch immer dem vor, daß sie die Güter nur bis Ulm transportierten und dann ganz auf sie verzichten müßten.

Man kann nun aber nicht jeden beliebigen Umweg wählen. Eine Vereinbarung unter den interessierten Bahnen bestimmt, welcher Umweg noch verkehrberechtigt ist und welcher nicht mehr.

Man hat nun in Anwendung dieses Verfahrens für die einzelnen großen Verkehre sogenannte „Kilometerzeiger“ aufgestellt, die die Entfernung in Tarifkilometern zwischen allen Stationen des einen und allen des anderen Bezirks enthalten. Daneben giebt es, in ein Heftchen zusammengefaßt, die „Kilometertariftabellen“, die für jede vorkommende Entfernung, für jede Klasse einen ausgerechneten Frachtsatz enthalten.

Will man z. B. erfahren, was es kostet, eine Wagenladung Getreide zu 10 000 kg von Berlin-Anhalter Bahnhof nach München-Centralbahnhof

---

[1] Hierzu sei bemerkt, daß eine völlige materielle Tarifeinheit unter den deutschen Bahnen auch heute noch nicht besteht, da die Tariftabellen nur für Entfernungen über 100 km übereinstimmend sind. Für kleinere Entfernungen divergieren sie.

zu befördern, so sucht man in dem Tarif des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Verbandes die Kilometerentfernung auf und findet

Berlin-Anhalter Bahnhof bis München-Centralbahnhof 640 km.

Dann schlägt man in den Kilometertariftabellen unter 640 km den Satz für Specialtarif I auf und findet

Specialtarif I für 640 km = 3,00 Mk. für 100 kg,

also kostet eine Wagenladung zu 10 000 kg 300 Mk.

Bei diesem System der Durchrechnung der Frachtsätze ist die Aufdrängung niedrigerer Sätze durch die Konkurrenzwege weniger sichtbar, als bei den Station- und Schnitttarifen. Thatsächlich ist auch hier — wieder auf den einzelnen Kilometer berechnet — eine ungleichmäßige Behandlungweise der Transporte vorhanden; aber mit den schon angeführten Gründen pflegt man sie zu rechtfertigen.

Die Aufgabe der vorliegenden Untersuchung ist nun eine zwiefache. Zunächst gilt es, eine Darstellung der zur Zeit für Bayern giltigen Getreide- und Mehltarife zu geben und festzustellen, wie sich die bayerischen Staatsbahnen rechts des Rheins — von der Pfalz ist hier abzusehen — in den verschiedenen Verkehren, an denen sie beteiligt sind, bei der Tarifierung von Mehl und Getreide verhalten, d. h. nach welchen Gesichtspunkten die Frachtsätze für diese Produkte auf den bayerischen Strecken aufgestellt worden sind. Es kann sich hier handeln um Gesichtspunkte volkswirtschaftlicher und finanzieller Art; es kann aber auch sein, daß Abnormitäten in den Frachtsätzen einem Gehenlassen in dem alten Geleise oder einem einfachen Nachahmen fremder Einrichtungen ihr Dasein verdanken.

Diesen Ausführungen wird sich ein zweiter Teil[1] anzuschließen haben, in dem die für den bayerischen Getreide- und Mehlverkehr wichtigeren Tarife ausgeschieden werden, ihrer Entwicklung, soweit dies heute noch möglich ist, nachgegangen und endlich ihre Wirkung auf den Verkehr dargelegt wird.

---

[1] Diesen zweiten Teil behält sich der Verfasser vor, später nachfolgen zu lassen.

Erster Teil.

Die zur Zeit für Bayern in Betracht kommenden Tarife.

Erstes Kapitel.

Die Tarife für den Lokalverkehr[1].

Obwohl es unmittelbar die Grenze der vorgesetzten Aufgabe überschreitet, dürfte es vielleicht doch am Platze sein, in diesem ersten Kapitel eine Darstellung der Entwicklung der bayerischen Lokaltarife im allgemeinen unter besonderer Berücksichtigung der Tarifierung von Getreide und Mehl zu geben. Denn man gewinnt auf diese Weise am ehesten einen Einblick in die Verschiedenartigkeit der Tarife, und auch für das Verständnis der folgenden schwierigeren Tarife dürfte die Beschäftigung mit dem Werden der Tarife eines abgeschlossenen Wirtschaftgebietes von Nutzen sein.

Der älteste Tarif, der für die bayerischen Bahnen erstellt wurde, ist der „provisorische Tarif vom 1. Juli 1845". Er stellt in außerordentlich einfacher Form das dar, was heute mit dem Namen des „gemischten Systems" bezeichnet wird, nämlich eine Tarifierung nach dem Wert der zu fahrenden Güter, verbunden mit einer Art von Prämie für Aufgabe von größeren Mengen, die der Bahnverwaltung eine bessere Ausnützung ihres Wagenmateriales gestattet. Der Tarif enthält drei Klassen:

Eilgutklasse:	Einheitsatz	$1\frac{1}{2}$	kr.	pro	Ctr.	und	Bahnstunde,
Normalklasse:	=	1	=	=	=	=	=
ermäßigte Klasse:	=	$\frac{1}{2}$	=	=	=	=	=

---

[1] Um Irrtümern vorzubeugen, sei bemerkt, daß man unter Lokalgütertarif nicht einen Tarif für Lokalbahnen versteht, sondern einen solchen für den internen Verkehr auf allen Bahnen einer Verwaltung.

In der ermäßigten Klasse wurden Landesprodukte und Rohstoffe[1] befördert. Das Moment der Tarifierung nach der Ausnützung des Raumes tritt darin hervor, daß für Wagenladungen zu 60 Ctr. für die Güter der Normalklasse 15 %, für diejenigen der ermäßigten Klasse 10 % Ermäßigung gewährt wird. Die Kosten für eine Wagenladung von Gütern der Normalklasse haben demnach 51 kr. pro Bahnstunde betragen, diejenigen für Güter der Klasse für Landesprodukte und Rohstoffe dagegen 27 kr.

Interessant ist es, diesen Zahlen die entsprechenden heute giltigen gegenüberzustellen. Dies ist geschehen in den Tabellen A, B und C.

Eine Ermäßigung der Grundtaxen findet sich in dem Tarif von 1854, der

für Eilgüter	. . . .	$1^1/_8$ kr.
„ Frachtgüter	. . . . . .	$^3/_4$ „
„ Ausnahmeartikel	. . . . .	$^1/_2$ „ erhebt.

Zu diesen Ausnahmeartikeln gehören: Abfälle und Dünger, Brennmaterialien, Konsumtibilien (Mühlenfabrikate), Erden, Erze, Steine, Feldfrüchte u. s. w.

Dieser Tarif befördert also Getreide und Mehl zu gleichem Preise, während der vorhergehende Getreide billiger beförderte als Mehl. Es dürfte dies aber kaum eine Folge wirtschaftlicher Erwägungen gewesen sein.

Auch eine Ermäßigung für Wagenladungklassen[2] findet sich hier; sie ist aber nicht mehr für die einzelnen Klassen verschieden, sondern beträgt für jede Klasse 10 %, so daß die Fracht beträgt pro Bahnstunde für eine Wagenladung zu

	80 Ctr.	120 Ctr.
I. Klasse	1,21 fl.	2,015 fl.
II. „	0,54 „	1, 21 „
III. „	0,36 „	0, 54 „

Schon in diesem Tarif von 1854 findet sich eine Ausnahmetarifierung, indem man eine weitere Ermäßigung gewährt hat für Brenn- und Baumaterialien und Erze in Wagenladungen, und zwar kostet hier der Centner für die Bahnstunde $^1/_4$ kr., also die Wagenladung 20 resp. 30 kr.

Es findet sich also schon sehr frühzeitig der Gedanke, daß geringwertige

---

[1] Dazu gehören: Getreide, Hülsenfrüchte, Gemüse, Obst, Bier, Fleisch, Häute, Brot, Erze, Steinkohlen, Torf, Holz, Blei, Kupfer, Zinn, Eisen, leere Packkisten und Fässer.

[2] Die Herstellung und Benutzung größerer Waggons bringt jetzt eine Änderung der Größe der Wagenladungen mit sich. Statt, wie bisher 60 Ctr., rechnet man jetzt 80 bezw. 120 Ctr. als eine Wagenladung.

Produkte auf größere Strecken nur dann transportfähig sind, wenn die Kosten der Verfrachtung pro km sehr mäßige sind.

Eine Änderung, durch die eine Erhöhung der Frachtsätze herbeigeführt wird, enthält der nun folgende Tarif vom 1. Juli 1855[1]. Er führt die Abfertigunggebühr ein und zwar eine für alle Klassen gleiche feste Gebühr von 3 kr. pro Centner. Die allgemeinen Wagenladungklassen fallen fort, nur die schon im vorigen Tarif festgestellten Ausnahmen für Brenn- und Baumaterialien und Erze bleiben bestehen. Für diese Güter wird auch keine Abfertigunggebühr erhoben.

Dieser Tarif stellt in nahezu vollkommener Reinheit den sogenannten „Werttarif" dar. Die gänzliche Reinheit wird nur gestört durch die Bedingung, an die die Ermäßigung für die Materialien geknüpft ist, nämlich daß sie, um diese Vergünstigung zu genießen, in ganzen Wagenladungen zur Aufgabe gelangen müssen.

In diesem Tarifbuch findet sich auch schon ein Warenverzeichnis mit Angabe der Klassifikation, so daß man leicht ersehen kann, nach welcher Klasse jedes einzelne Gut tarifiert.

Die uns hier besonders interessierenden Güter, Getreide und Mehl, tarifieren nach der zweiten Klasse, d. h. sie zahlen ½ kr. pro Centner und Bahnstunde.

Eine Deklassifikation, d. h. eine Versetzung von Gütern aus einer höheren in eine niedrigere Klasse bringt der nun folgende Tarif vom 1. April 1856. Eine Anzahl landwirtschaftlicher Nebenprodukte, wie Flachs, frisches Fleisch der Haustiere, Hanf, Käse u. s. w. ferner Mühlenfabrikate, dann Bier, Brot u. s. w. erhalten jetzt die niedrigeren Frachtsätze. Im übrigen ist dieser Tarif der gleiche wie sein Vorgänger.

Eine andere Normierung der Einheitsätze brachte der neue Tarif vom 1. August 1860. Diese Umformung war veranlaßt durch die Einführung der Meile an Stelle der Bahnstunde und zwar rechnete man

eine Meile = zwei Bahnstunden.

Die Frachtsätze sind thatsächlich die gleichen geblieben. Z. B. für die Strecke Ulm-Hof sind die Sätze nach dem Tarif von

1856 für 120 Bahnstunden 93 bezw. 63 bezw. 138 kr.
1860 " 60 " " die gleichen.

[1] H. Marggraff hat in seiner Denkschrift über die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen S. 142 ff. eine etwas andere Darstellung der Tarife gegeben, als sie hier versucht wird. Die vorliegende Darstellung stützt sich lediglich auf das Urmaterial, d. h. auf die Tarife selbst, soweit sie in der Tarifsammlung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen vorhanden sind.

Nur die eingerechneten Einheitsätze sind naturgemäß andere geworden; sie betragen

für die Normalklasse	. . . . .	$1^1/_2$ kr.
= = ermäßigte Klasse	. . . .	1 =
= = Eilgutklasse	. . . . . .	$2^1/_4$ = .

Für alle drei Klassen wird ebenfalls eine gleichmäßige Abfertigunggebühr von 3 kr. erhoben. Die ausnahmweisen Ermäßigungen gewährt auch diese Umarbeitung des Tarifs, nur kommen zu den Brenn- und Baumaterialien und den Erzen noch künstliche Düngemittel hinzu.

Auch hier finden wieder einige Deklassifikationen statt; so erlangen z. B. Heu, Stroh, Kartoffelmehl und Kartoffelstärke, Leinöl, Spiritus u. s. w. die Vergünstigung der niedrigeren Frachtberechnung.

Sieben Jahre hindurch war so der Lokaltarif der bayerischen Bahnen ein fast reiner Werttarif, da wurde am 1. Juli 1862 von neuem das gemischte System in Anwendung gebracht, und zwar schon in recht moderner Form.

Dieser[1], sowie der Tarif vom 1. Juli 1865 enthält nun wieder, wie die bisherigen Tarife, drei Stückgutklassen mit den früheren Streckensätzen und der gleichen Expeditiongebühr, nur kommen noch hinzu drei Wagenladungklassen A, B und C mit einem Einheitsatz von bezw. 0,80, 0,50 und 0,375 kr. für Centner und Meile. Modern mutet hierbei die Anzahl der Wagenladungklassen an, die unseren jetzigen Specialtarifen entspricht, und ferner ist modern die sich in den einzelnen Klassen abstufende Abfertigunggebühr. Sie beträgt für den Centner

der Wagenladungklasse	A	2,4	kr.
= =	B	1,5	=
= =	C	1,13	= .

Als einfache Wagenladung sieht man jetzt auch schon ein Quantum von 200 Ctr. an, was vollständig den heutigen Wagenladungen von 10 000 kg entspricht. Allerdings werden auch noch kleinere Wagenladungen zugelassen zu bezw. 90, 100, 135, 180 Ctr. — entsprechend den noch vorhandenen Wagen von geringerer Tragfähigkeit. Aber dem Versender wird nur dann die Taxe für die Wagenladung berechnet, wenn zufällig ein solcher

[1] Dieser Tarif selbst war leider nicht aufzufinden, wohl aber berechtigt das vorgefundene Inhaltverzeichnis, das genau die gleichen Positionen aufwies, als dasjenige des folgenden Tarifs, zu obiger Bemerkung.

Wagen mit geringerer Tragfähigkeit zur Versendung bereitsteht[1]. Anspruch darauf hat niemand. Die Wagenladungklassen sind nur anwendbar auf Güter, die bei der Beförderung als Stückgut in der ermäßigten Klasse gefahren werden. Die Güter der Klasse A werden außerdem in gedeckten, die der Klassen B und C im allgemeinen in offenen Wagen befördert. Es ist dies eine ganz ähnliche Unterscheidung, wie sie sechzehn Jahre später bei dem zu so großer Berühmtheit gelangten und so viel umstrittenen Elsaß-Lothringischen Tarif, den man den natürlichen oder Wagenraumtarif nannte, getroffen wurde.

Von den zu Klasse A gehörigen Gütern nenne ich hier die an dieser Stelle besonders interessierenden. nämlich Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate, Malz, Ölsaaten u. s. w.

Zu Klasse B gehören u. a. Holz, Düngemittel, Erden u. s. w. In Klasse C endlich tarifieren Kohlen, Erze, Steine, Gips u. s. w.; eine Einteilung, wie sie zum Teil heut noch in den Specialtarifen beibehalten ist. Allerdings haben auch hier bis heute einige Deklassifikationen stattgefunden.

Diese Einteilung in drei Stückgut- und drei Wagenladungklassen genügte aber nicht für lange Zeit. Schon am 1. August 1868 wurden in einem neuen Tarif zwischen die drei Wagenladungklassen noch zwei neue eingeschoben; dies geschah so, daß für die neuen Klassen nur die Strecken-

---

[1] Es ist also rein dem Zufall überlassen, ob eine Sendung von 90 Ctr. zu dem Wagenladungpreis gefahren wird oder nicht. Wer z. B. 90 Ctr. Getreide von München nach Augsburg befördern will, hat zu zahlen

für 8,5 M. in Klasse II 90 Ctr. 12 = 18 fl. oder

" 8,5 " " Wagenlad.-Klasse 90 Ctr. 9,2 = 13,48 fl. wenn zufällig ein Wagen, der nur 90 Ctr. faßt, auf der Versandstation vorhanden ist. Das ist eine Differenz von 4 fl. 12 kr. oder 25,75 %.

Wenigstens scheint der Text keine andere Auslegung zu vertragen. Er lautet auf Seite 4 und 5: Als mindeste, d. h. einfache Wagenladung werden 200 Ctr. angesehen; insolange und insoweit aber Wagen von geringerer Ladungfähigkeit vorhanden sind, werden auch

9/20	Wagenladungen	= 90 Ctr.
10/20	"	= 100 "
13,5/20	"	= 135 "
18/20	"	= 180 "

zugelassen, ohne daß indessen die Versender die Stellung solcher Wagen von geringerer Tragkraft beanspruchen können.

Werden geringere Partien von Gütern, für die die Wagenladungtaxen bestehen, aufgegeben, oder will der Versender nicht die volle Wagenladungtaxe bezahlen, so komme hierfür die Gewichttaxen nach der II. Tarifklasse zur Anwendung.

sätze ermäßigt wurden, die Abfertigunggebühr aber derjenigen der nächst höheren Klasse entsprach, sodaß sich der Tarif folgendermaßen zusammensetzte:

	Eilg.	I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.
Streckensatz	2,25	1,5	1	0,8	0,7	0,5	0,4	0,375
Abfertigunggebühr . .	3	3	3	2,4	2,4	1,5	1,5	1,13

in Kreuzern pro Centner und Meile.

Immer deutlicher schält sich in der Entwicklung der heute giltige Reformtarif heraus. Man hat eingesehen, daß der Abstand vom Stückgut zu einer Wagenladungklasse von 200 Ctr. ein zu großer ist, und darum hat man eine halbe Wagenladungklasse zu 100 Ctr. eingerichtet. Dazu hat man den Einheitsatz der bisherigen Klasse A von 0,8 kr. und 2,4 kr. Expeditiongebühr, der bisher für Sendungen von 200 Ctr. galt, nun unter der gleichen Benennung A für 100 Ctr. erstellt.

Allerdings ist hierbei noch ein großer Unterschied gegen den heutigen Tarif geblieben, indem diese „allgemeine" Wagenladungklasse nur für die Güter in Sendungen von mindestens 100 Ctr. gilt, die in Sendungen unter 100 Ctr. nach Klasse II gefahren werden.

In Mengen von 100—200 Ctr. werden alle Güter der zweiten Klasse gleichmäßig behandelt, d. h. nach der allgemeinen Wagenladungklasse A gefahren, während sie, in Mengen von 200 Ctr. an befördert, je nachdem es das Warenverzeichnis bestimmt, zu einer der vier anderen Klassen gehören.

Es stellt dieser Tarif also eine weitere Ermäßigung der Frachten — wenigstens für die Wagenladungen — dar, denn die Wagenladunggüter sind meist in die nächst billigere Klasse versetzt worden. So zahlt jetzt Getreide, Mehl, Malz, Ölsaaten u. s. w. statt wie bisher 0,8 kr. jetzt nur noch 0,7 kr. für den Centner und die Meile, was bei einer Wagenladung von 200 Centnern, auf 10 Meilen befördert, eine Differenz von 3 fl. 20 kr. ausmacht[1]. Ebenso ist es mit den Gütern der anderen Wagenladungsklassen.

Um diese Zeit bestehen schon eine ganze Anzahl Ausnahmetarife, die aber nicht in das Tarifheft aufgenommen worden sind, sondern durch besondere Verfügungen eingeführt wurden. Sie sind als Specialtarife an-

---

[1] $(8 + 2{,}4) \cdot 200 = 34{,}40$ fl.
$(7 + 2{,}4) \cdot 200 = 31{,}20$ fl.

Differenz 3,20 fl.

geführt, stellen aber thatsächlich Ausnahmetarife dar, weil sie nicht für alle Stationen gleichmäßig, sondern meist nur für einige wenige Stationen gelten. So existiert ein besonderer Hopfentarif zwischen Lindau und einigen anderen bayerischen Stationen, ferner ermäßigte Getreidefrachtsätze im Verkehr von Stationen der Illerbahn nach Lindau; dieser letztere Ausnahmetarif enthält insofern eine Vergünstigung, als hier die Sätze der Wagenladungklasse bereits bei Aufgabe von 80 Centnern gewährt werden.

Ferner sind ermäßigte Sätze vorhanden für Transitgüter, die, aus der Schweiz kommend, zur Ausfuhr nach Österreich bestimmt sind und umgekehrt, für die Strecke von Lindau bis Donauwörth. Aus diesen Ausnahmefrachtsätzen ist also zu ersehen, daß am Ausgang der sechziger Jahre die Donau bis Donauwörth hinauf in einem solchen Maße beim damaligen Kleinbetrieb in der Schifferei schiffbar war, daß dies für die Durchfuhr von Waren durch Bayern in Betracht kommen konnte.

Die einzelnen Ausnahmetarife aufzuführen, würde zu weit führen, nur soll noch eines ermäßigten Getreidetransitsatzes Erwähnung geschehen, der für die Strecke von Hof nach den Bodenseeuferstationen galt. Er ist hergestellt durch Auflassung der halben Expeditiongebühr, ein Verfahren, das heute noch meist bei den Transitsätzen angewandt wird.

Der folgende Tarif vom 1. August 1872 bringt wieder einige Änderungen im Tarifschema, die von dem Tarif der Ostbahnen, die damals noch in Privathänden waren[1], übernommen worden sind.

Es werden die Wagenladungklassen B und C geändert. Sie gelten von nun ab ebenfalls für Sendungen von 100 Centnern an, so daß für Transporte von 200 Centnern und mehr nur noch die Klassen D und E Geltung haben.

Materiell geändert wird nur der Einheitsatz der Klasse C; er wird von 0,5 auf 0,55 kr. pro Centner und Meile erhöht. Für die Güter, die jetzt in der Klasse C gefahren werden, ist diese Erhöhung aber nur eine scheinbare, da sie ja jetzt thatsächlich billiger gefahren werden, als vorher, wo sie noch in die Klasse A gehörten.

Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl, Mühlenfabrikate, Ölsaaten und Malz tarifieren jetzt nach Klasse B bei Sendungen von 100 Centnern an, anstatt, wie bisher nach A; aber für Sendungen über 200 Centner werden jetzt auch dieselben Sätze gerechnet, wie für 100 Centner, sodaß die Ermäßigung wohl die kleineren Sendungen berührte, nicht aber die größeren. Diese sind gleich geblieben.

---

[1] Erst am 1. Januar 1876 gingen die Ostbahnen in den Besitz des bayerischen Staates über.

In diesem Tarif ist das Prinzip einer allgemeinen Wagenladungklasse wieder verlassen und aus dieser das geworden, was wir heute mit dem Namen „Specialtarif" bezeichnen. Dieser Tarif näherte sich also wieder mehr als seine Vorgänger dem reinen Werttarif.

In dem nächsten Tarif vom 1. April 1874 haben wir nun den Tarif, der, was das Schema betrifft, im wesentlichen heute noch besteht und die Grundlage gebildet hat für den späteren deutschen Reformtarif. Er stellt das sogenannte „gemischte System" dar. Er besteht aus einer Eilgut-, einer Stückgutklasse, einer allgemeinen Wagenladungklasse B mit der Nebenklasse A, und den Specialtarifen I, II und III mit der Nebenklasse B für Specialtarif I.

Das Wesentliche der Neuerung ist einmal das Fallenlassen der zweiten Stückgutklasse und ferner die Wiedereinführung einer allgemeinen Wagenladungklasse. In die Specialtarife I, II und III werden die Güter der früheren Klassen C, D und E eingereiht.

Die Einheittaxen sind jetzt folgende:

	Eilgut	Stückg.	A	B	I	II	III
Streckensatz	0,7	0,35	0,238	0,189	0,143	0,119	0,094
Abfertigunggebühr	9	7	5,3	5,3	5,3	5,3	2,5

in Kreuzern für 100 kg und 1 km.

Gegen den Tarif von 1872 bedeutet dies einige Erhöhungen. Namentlich die Abfertigunggebühr wird ganz bedeutend erhöht, so in der Eilgutklasse von 6 kr. für 100 kg und die Meile auf 9 kr. für 100 kg und den Kilometer.

Es stellt dies eine rein finanzielle Maßregel dar, eingeführt, um den Ertrag der Bahnen zu steigern[1].

Getreide und Mehl u. s. w. sind noch nicht in das Verzeichnis der Specialtarife aufgenommen, sondern tarifieren nach der allgemeinen Wagenladungklasse.

Der Nachtrag I vom 1. Januar 1876 zum Tarif vom 15. März 1875 enthält nun die Umrechnung der Kreuzer in Pfennige. Im übrigen trifft dieser Tarif keine wesentlichen Änderungen.

---

[1]) Etwaige Beeinflussung dieser Entschlüsse durch gleichzeitige ähnliche Maßregeln auf außerbayerischen, namentlich preußischen Bahnen zu konstatieren, war leider unmöglich, da die alten preußischen Tarife dem Verfasser nicht zugänglich waren. Jedenfalls spricht die Wahrscheinlichkeit dafür.

Es sind die Einheittaxen

	Eilgut	Stückg.	A	B	I	II	III
Streckensatz	2	1	0,68	0,54	0,41	0,34	0,27
Abfertigunggebühr	24	20	15	15	15	15	7

Pfennige für 100 kg und 1 km.

Ein besonders billiger Specialtarif besteht seit dem 1. April 1874 für die Station Lindau, über die der Weg nach der Schweiz führt. Für Lindau ist ein besonderes Warenverzeichnis aufgestellt, laut dessen sich Getreide, Mehl, Mühlenfabrikate, Malz und Ölsaaten u. s. w. in der Klasse B_2 bei Aufgabe von 5000 kg befinden. Darnach kostete eine Wagenladung Getreide zu 5000 kg von München nach Lindau und umgekehrt für 221 km 65 Mk. Nach dem allgemeinen Tarif berechnet, hätte sie 83 Mk. gekostet.

Eine wichtige Ermäßigung in den Frachten für Getreide und Mehl u. s. w. wurde herbeigeführt durch die Versetzung dieser Güter in den Specialtarif I; dies geschah durch den Tarif vom 1. Juli 1877. Die Differenz betrug z. B. für eine Wagenladung von 10 000 kg auf 100 km 12 Mk., das sind über 17 % des bisherigen Betrages[1].

Im allgemeinen brachte dieser Tarif teils Erhöhungen, teils Ermäßigungen der bisherigen Frachtsätze.

Neu ist die Einrichtung einer Nebenklasse A_2, nach der die Güter der Specialtarife gefahren werden bei Aufgabe von 5000 kg. Die Einheitsätze stellen sich jetzt folgendermaßen:

	Eilgut	Stückg.	A_1	B	A_2	I	II	III
Streckensatz	2,3	1,15	0,68	0,60	0,55	0,45	0,34	0,27
Abfertigunggebühr . .	24	20	12	12	12	12	12	7

Pfennige pro 100 kg und 1 km.

Die Herabsetzung der Abfertigunggebühren geschah auf wiederholtes Andringen von Interessenten, namentlich von Holzhändlern.

Dieser Tarif stellt nun den „deutschen Reformtarif“ dar, der in den auf das Jahr 1877 folgenden Jahren von allen deutschen Bahnen angenommen wurde, soweit das Formelle dieses Tarifes in Betracht kam. Die materielle Einheit kam erst, wie schon öfter erwähnt, in den Jahren 1890/91 zu stande.

In diesem Tarif treten auch eine große Anzahl von Ausnahmetarifen auf, die meist nur für einzelne Stationverbindungen gelten. Es sind

[1] Tarif von 75: Kl. B = 69 Mk. Tarif von 77: Sp.-T. I = 57 Mk.

dies Ausnahmetarife für Holz, Kohlen, Erze, Spiritus u. s. w. Getreide und Mehl wird dagegen nach dem normalen Specialtarif I befördert.

Nur unwesentliche Veränderungen in der ganzen Anlage bringt die Neubearbeitung des Tarifs vom 1. Juni 1882. Sie enthält nur eine große Anzahl von Ausnahmetarifen für die verschiedensten Güter; nicht weniger als 37 Ausnahmetarife sind in diesem Tarif und seinen Nachträgen bis zum Jahre 1887 aufgeführt. Als letzter erscheint mit einem Streckensatz von 0,8 Pfennig für 100 kg und 1 km und einer Abfertigunggebühr von 18 Pfennigen für 100 kg der „Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.“ Nach ihm tarifieren Düngemittel, Futtermittel, Getreide und Hülsenfrüchte, Sämereien und Kartoffeln. Dieser Ausnahmetarif wird später im Jahre 1892 zu einem regelrechten Bestandteil des allgemeinen Tarifs, indem er als eine Art ermäßigter Stückgutklasse für einzelne Güter im Schema aufgeführt wird.

Mit diesem Tarif beginnt auch die differentielle Behandlung von Mehl und Getreide in geringen Mengen unter 5000 kg, denn Mehl wird nach wie vor zu dem Satze der allgemeinen Stückgutklasse gefahren.

Auf die einzelnen Ausnahmetarife und Deklassifikationen hier einzugehen, würde zu weit führen. Soviel sei nur bemerkt, daß im internen Bahnverkehr in Bayern Getreide und Mehl nicht ausnahmlich behandelt wird, weder in diesem noch in einem der folgenden Tarife. Dagegen bestehen Ausnahmetarife, die nur unter bestimmten Bedingungen anwendbar sind, und diese sollen einer besonderen Besprechung unterzogen werden.

Die kleinen Abänderungen in den Grundtaxen, die in den verschiedenen Tarifen der achtziger Jahre getroffen werden, haben ihren Grund wohl meist in dem Bestreben, die materielle Tarifeinheit mit den Nachbarbahnen herbeizuführen. Alle Teile müssen nachgeben, damit eine Einigung erzielt werden kann. So bringt der Tarif vom 1. November 1888 nur unwesentliche, uns hier nicht weiter interessierende Änderungen mit sich.

Dagegen finden wir nun in dem Tarif vom 1. August 1890 die schon mehrfach erwähnte Übernahme der preußischen Grundtaxen. Sie führte einige Ermäßigungen in den Einheitsätzen herbei; dagegen trat eine Erhöhung der Abfertigunggebühren ein; diese blieb auch nicht, wie bisher, für alle Strecken die gleiche, sondern bei den Entfernungen bis zu 40 Kilometern sich abstufend, ist sie erst für größere Strecken über vierzig Kilometer für jede Entfernung gleich groß. Es geschah dies, um zu große Erhöhungen der Frachtsätze infolge der hohen Abfertigunggebühr zu vermeiden, die z. B. für Eilgut von 24 Pfennigen auf 40 Pfennige stieg.

Es ergeben sich also folgende Einheitsätze:

		Eilgut	Stückg.	A	B	A_2	I	II	III
Streckensatz		2,2	1,1	0,67	0,6	0,5	0,45	0,35	0,27
Abfertigunggebühr	bis 20 km	20	10	10	6	6	6	6	6
Abfertigunggebühr	jedes weitere Kilometer bis 40 km	1	0,5	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3[1]
Abfertigunggebühr	über 40 km	40	20	20	12	12	12	12	7

Der hier besonders interessierende Specialtarif I erleidet keine Veränderung, denn Streckensatz und Abfertigunggebühr sind die gleichen geblieben.

Der augenblicklich in Geltung befindliche Tarif vom 1. April 1895 bringt, was Getreide und Mehl betrifft, gar keine Veränderungen und die sonstigen Änderungen sind nur geringfügiger Art. So ist jetzt der schon erwähnte Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter — der übrigens inzwischen auf mehrere Güter ausgedehnt worden ist — als „Specialtarif für bestimmte Stückgüter" in den allgemeinen Tarif aufgenommen worden.

Dies ist die Entwicklung des bayerischen Lokaltarifs. Sie zeigt in den ersten Jahrzehnten ein Herumtasten und Suchen nach dem besten System. Diese Versuche kommen einmal nahe an das Wertsystem heran, und ein anderes Mal nähern sie sich wieder dem Raumsystem, bis sich schließlich immer deutlicher das gemischte System als das geeignete herausstellt. Das Moment der Tarifierung nach dem Wert findet sich in den beiden Stückgutklassen und den Specialtarifen, das nach dem Raum in der Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungen anerkannt.

Es erübrigt noch, mit kurzen Worten auf die Tarifverhältnisse der bayerischen Vicinal- und Lokalbahnen einzugehen.

Vom Jahre 1872 an, als die erste staatliche Vicinalbahn von Siegelsdorf nach Langenzenn (nicht weit von Nürnberg) gebaut worden war, bis zum Jahre 1876, als die Ostbahnen verstaatlicht wurden, war die Tarifierung auf den Vicinalbahnen keine prinzipiell verschiedene von der der Hauptbahnen. Erst die Übernahme der Ostbahnen brachte eine Veränderung hervor.

Die Verwaltung der Ostbahnen hatte für ihre Vicinalbahn Wiesau-Tirschenreuth zu den allgemeinen Tarifen einen festen Zuschlag erhoben von

[1] Bis zur Gesamthöhe von 7 Pfennige pro 100 kg und 1 km.

12 Pfennigen für je 100 kg bei Eilgut,
10 " " " " " " Stückgut,
6 " " " " " " Wagenladunggut.

Diese Einrichtung wurde, als nach der Verstaatlichung der Ostbahnen deren bisheriger Leiter eine führende Stelle in der Staatsbahnverwaltung erhielt, von dieser in der Folge auch für ihre Vicinalbahnen und später auch, als mit dem Bau von Lokalbahnen begonnen worden war, für diese übernommen.

Der Grund war wohl folgender: Zum Bau der Vicinalbahnen[1] mußte, — nach den Bestimmungen des Vicinalbahngesetzes vom 29. April 1869 § 2 — von den Interessenten der Grund und Boden erworben und die Erdarbeiten hergestellt werden. Die Kosten dafür sollten aus den Überschüssen des Betriebes verzinst werden.

Aus den Roheinnahmen des Betriebes sollten zunächst die $4^1/_2$ prozentigen Zinsen des staatlichen Bauaufwandes, dann die Betriebkosten gedeckt werden. Der etwaige Einnahmerest sollte zur Verzinsung der von den Interessenten aufgewendeten Kosten verwendet werden.

Um nun die Betriebeinnahmen zu erhöhen, schritt man dazu, jenen festen Zuschlag einzuführen. Trotzdem kam es — abgesehen von zwei vereinzelten Fällen bei der Murnauer und Tölzer Bahn — doch nicht zu einer Verzinsung des von den Privaten hergegebenen Kapitals.

Infolge Bestimmung des zweiten Vicinalbahngesetzes von 1882 wurde den Gemeinden bezw. Privaten die Hälfte der für die Erdarbeiten aufgewendeten Kosten zurückerstattet und — wenn sie auf die Ansprüche auf Überlassung der Überschüsse verzichteten — auch die andere Hälfte.

Obwohl nun der Grund zu der Aufrechterhaltung der festen Zuschläge fortgefallen war, wurden sie dennoch nicht aufgehoben.

Das Lokalbahngesetz vom 21. April 1884 bestimmte, daß für den Bau von Lokalbahnen die Interessenten die Kosten für den Grunderwerb à fonds perdu zu zahlen hatten. Von Leistungen für die Erdarbeiten blieben sie verschont, hatten aber auch keinen Anspruch auf die Bahnrente. Trotzdem wurden auch für die Lokalbahnen die gleichen Zuschläge erhoben wie für die Vicinalbahnen. Eine ganze Anzahl dieser Bahnen rentierte sich nun recht gut — einige sogar verzinsen sich mit 8 und 14 %[2] — und nun

[1] Vergl. Hugo Marggraff; die Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, München 1894 S. 47 ff.

[2] S. Verhandlungen des bayerischen Eisenbahnrates. Protokoll der 39. Sitzung Pos. 6.

wurde von den Interessenten häufig petitioniert um Herabsetzung resp. Auflassung der Zuschläge.

Dem wiederholten Andringen Folge gebend, wurde dann festgesetzt: sobald der Ertrag einer solchen Bahn — d. h. Vicinal- oder Lokalbahn — eine größere Verzinsung als 5 % ergebe, so sollten die Zuschläge fortfallen. Dann wurden 1891 3 % als Norm festgestellt und endlich bestimmt, der Zuschlag solle vom 1. Januar 1898 ab dann fortfallen, wenn die Einnahmen die Betriebskosten decken.

Zur Zeit sind es nur vier Vicinalbahnen[1] und die neuerbauten Lokalbahnen, für die noch der Zuschlag erhoben wird.

Nicht immer erfolgte die Aufhebung der Zuschläge aus den oben angeführten Gründen, sondern bisweilen nötigte auch die Konkurrenz des Straßenfuhrwerks dazu. So fielen für die Bahnen Erlangen-Brück bei Erlangen und Erlangen-Herzogenaurach im September 1894 die Zuschläge, wie die Begründung sagt „wegen Wettbewerbs des Achsfuhrwerks und der prohibitiven Wirkung des Zuschlags.“ Ebenso für die Bahn Durach-Kempten im Jahr 1896.

Zum Schluß dieses ersten Kapitels muß auch noch einiger wichtiger Ausnahmetarife Erwähnung geschehen. Es handelt sich um die Ausfuhrtarife von Getreide und Mehl nach der Schweiz vom 10. bezw. 20. Mai 1895 und einige andere.

Zur Erläuterung dieser Tarife muß hier angeführt werden, daß die Konkurrenz der Arlbergroute den bayerischen Bahnen einen kilometrischen Einheitsatz von ungefähr 2,6 Pfennigen aufgenötigt hat, der dem österreichischen Getreide gewährt werden muß, soweit solches infolge der schon früher erwähnten Vereinbarung mit der Arlbergbahn über die bayerischen Linien nach der Schweiz gefahren wird.

Dieser Satz von 2,6 Pfennigen ist folgendermaßen entstanden: Man hat die ausgerechneten Frachtsätze der Arlbergroute durch die Anzahl der Kilometer dividiert, die von dem Getreide aus jenem Verkehr auf den bayerischen Strecken durchlaufen werden. So ist man zu einem Streckensatz von 3,25 Centimes und einer Abfertigungsgebühr von 75 Centimes für die Tonne gelangt, was in Pfennige umgerechnet, 2,6 bezw. 60 Pfennige beträgt.

Um der bayerischen Landwirtschaft und Müllerei nun die Ausfuhr von Getreide und Mühlenfabrikaten nach der Schweiz und weiter zu ermöglichen und die Konkurrenz mit dem österreichischen Getreide zu erleichtern,

[1] Es sind dies die Linien Georgensgmünd-Spalt, Sinzing-Alling, Neustadt a./A.-Windsheim, Prim-Aschau.

wurden auch für Sendungen dieser Produkte aus Bayern nach der Schweiz die dem österreichischen Produkt gewährten billigeren Frachtsätze eingerechnet.

Dies geschieht durch den Ausnahmetarif vom 10. Mai 1895. Er bestimmt, daß Sendungen im Gewichte von 10 000 kg aufwärts von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Ölsaaten, die von einer bayerischen Station versendet, in einem bayerischen Lagerhause eingelagert und von dort über Lindau ausgeführt werden, bis Lindau den Einheitsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer berechnet erhalten. Dies geschieht in der Weise, daß in einer Tabelle die Beträge für jede Kilometerentfernung ausgerechnet sind, die von den tarifmäßigen Frachten für die Strecke von der Einlagerungsstation bis nach Lindau abzuziehen sind, um den Einheitsatz von 2,6 Pfennigen zu erhalten.

Eine weitere Erleichterung wurde den bayerischen Mühlen zu teil durch den sogenannten Mehlausfuhrtarif vom 20. Mai 1895. Die Erleichterung ist hier sogar eine doppelte. Einmal fällt bei der Berechnung der Fracht die Expeditiongebühr fort und dann wird für dasjenige Getreide, das zur Herstellung von Mühlenfabrikaten von bayerischen und außerbayerischen Stationen oder aus bayerischen Lagerhäusern nach bayerischen Mühlen gefahren wird, der Einheitsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer gerechnet, und zwar für die innerhalb Bayerns liegende Strecke bis zur Mühle. Es wird diese Ermäßigung gewährt für dieselbe Gewichtmenge des Getreides, in der die Ausfuhr der Mühlenfabrikate stattfindet.

Um dieses an einem Beispiel zu erläutern:

Ein Müller in Aichach bezieht von Hof aus so viel Getreide, daß er daraus 10 000 kg Mehl[1] herstellen kann und führt dann dieses Mehl über Lindau nach der Schweiz aus.

Ohne diesen Ausnahmetarif hätte er für die Beförderung des Mehles von Hof bis Aichach und dann für die Beförderung des Mehles von Aichach bis Lindau folgendes zu zahlen:

a. Fracht von Hof bis Aichach für ca. 14 300 kg Getreide: auf 295 km Fracht laut Specialtarif I 207,35 Mk.

b. Fracht von Aichach bis Lindau für 10 000 kg Mehl: auf 218 km Fracht laut Specialtarif I 110,00 Mk.

207,35 Mk.
\+ 110,00 „
Summa Fracht: 317,35 Mk.

---

[1] Es ist hier ein Ausbeuteverhältnis von ca. 70 % angenommen worden, welches ungefähr demjenigen des Weizens entspricht.

Infolge der Vergünstigungen dieses Ausnahmetarifes stellt sich die Berechnung aber so:

a. Fracht von Hof bis Aichach für 10 000 kg Getreide: auf 295 km Fracht laut Ausnahmetarif 78,00 Mk.

b. Fracht von Hof bis Aichach für 4300 kg Getreide: auf 295 km Fracht laut Specialtarif I 62,35 Mk.

c. Fracht von Aichach bis Lindau für 10 000 kg Mehl: auf 218 km Fracht laut Specialtarif I 110,00 Mk.

also:	78,00	Mk.
	+ 62,35	„
	+ 110,00	„
Summe der Fracht	250,35	Mk.

Diesen 250,35 Mk. stehen gegenüber 317,35 Mk. In unserem Beispiel erspart also der Müller in Aichach 67 Mk. an den Transportkosten für 10 000 kg Mehl, das er nach der Schweiz ausführt.

Dieser Mehlausfuhrtarif nimmt keine Rücksicht auf das Ausbeuteverhältnis von Getreide zu Mehl, indem er jene Vergünstigung nur für dieselbe Gewichtmenge Getreide gewährt, die in Mehl wieder ausgeführt wird. Der Müller ist also stets genötigt auch noch Getreide zu den normalen Tarifsätzen zu beziehen und dieses zu vermahlen, wenn er, namentlich bei Transporten auf größere Entfernungen, das größere Quantum zu dem ermäßigten Satze beziehen will. Dieser Tarif besteht bereits seit dem 1. August 1887; damals galt er aber nicht für die Lokalbahnstationen, die bis dahin überhaupt von den besonders ermäßigten Tarifen ausgeschlossen waren.

Um die Ausfuhr noch weiterhin zu erleichtern, wurden die Vergünstigungen dieses Tarifs seit dem 9. Januar 1898 auch auf die Ausfuhr nach Österreich auf anderen Wegen als über Lindau ausgedehnt.

Ferner sind noch besonders billige Sätze erstellt worden für die Ausfuhr von Getreide und Mehl nach Österreich über Kufstein, Salzburg, Passau und Limbach. Z. B. würde der Transport von 10 000 kg von München nach Kufstein kosten:

a. nach dem normalen Tarif: für 99 km Fracht laut Specialtarif I 57,00 Mk.

b. nach dem Ausnahmetarif: 33 Mk.

Das bedeutet eine Exportbegünstigung von 2,40 Mk. für die Tonne Mehl für Münchener Mühlen!

Zweites Kapitel.

Die Tarife für den Wechselverkehr.

A. Verkehr mit dem übrigen Deutschland.

Was die direkten Tarife zwischen deutschen Bahnen untereinander betrifft, so ist gegenüber der Unzahl komplicierter Tarife der siebziger und achtziger Jahre jetzt nur eine verhältnismäßig übersichtliche Menge von Tarifen in Geltung.

Dies ist wohl in erster Linie den auf eine Einheitlichkeit gerichteten Bestrebungen, die seit der Mitte der siebziger Jahre immer wieder von neuem auf den großen Vorteil übersichtlicher Tarife hinwiesen, zu danken.

Das schon in der Einleitung erwähnte, allmählich zur Geltung gelangte Prinzip des kürzesten Schienenweges hat hier sehr vereinfachend gewirkt.

Eine Ausnahmetarifierung innerhalb des Deutschen Reiches ist, was den Verkehr mit Getreide und Mehl betrifft, nur vereinzelt zu finden. Ist ein Tarif, wie z. B. der schlesisch-süddeutsche Tarif, von der Konkurrenz auswärtiger Bahnen stark beeinflußt, so zeigt sich das gleichmäßig für alle Güter in allen Tarifklassen, nicht nur für Getreide und Mehl.

Es ist wohl am zweckmäßigsten, die einzelnen Verkehre nacheinander ins Auge zu fassen und zu untersuchen, nach und von welchen Gegenden eine ausnahmweise Tarifierung der hier interessierenden Güter stattfindet.

Um mit dem Norden anzufangen, zeigt sich gleich der Tarif des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Verbandes normal gebildet, d. h. man findet die Frachtsätze, indem man die Zahl der Kilometer mit den Einheitsätzen multipliciert.

Gleich dieser erste Tarif ist sehr instruktiv inbezug auf das Prinzip der kürzesten Schienenverbindung, das hier sogar ausgedehnt worden ist auf außerdeutsche Strecken, nämlich die böhmischen. Thatsächlich wird der Ver-

kehr aber nur über die deutschen Bahnen geleitet, was infolge des großen Umweges natürlich eine viel höhere Fahrkilometerziffer ergiebt. Es ist nun hier derartig verfahren worden, daß die sich über Böhmen ergebende Kilometerzahl nach dem Verhältnis der Längen der den einzelnen Verwaltungen angehörenden Bahnstrecken unter diese geteilt wurde. Es ergeben sich so natürlich absolut geringere Frachtsätze. Die Folge ist, daß auch der Einheitsatz für den einzelnen Kilometer ein geringerer ist, als sich ergeben würde, wenn die Fracht über die deutschen Linien, die den Verkehr thatsächlich innehaben, berechnet wäre. Er beträgt auf der bayerischen Strecke für den Specialtarif I zwischen 4,3 und 3,1 Pfennig für das Tonnenkilometer.

Ganz das Gleiche ist geschehen bei den Tarifen zwischen Bayern und Schlesien. Der Unterschied zwischen Tarifkilometern und Fahrkilometern ist hier, namentlich für die südöstlichen bayerischen und die südlichen schlesischen Stationen ein sehr großer, so werden z. B. für den Verkehr zwischen Traunstein und Neisse berechnet 724 Tarifkilometer und die Anzahl der Fahrkilometer beträgt 990, der Unterschied beträgt also 266 Kilometer.

Hier muß etwas ausführlicher eingegangen werden auf den vielgeschmähten Ausnahmetarif[1] für Mehl, der zwischen Nordostdeutschland, Sachsen und Schlesien einerseits und Bayern andererseits besteht.

Die Entwicklung dieses Tarifes ist die folgende:

Zu Beginn der achtziger Jahre beschlossen die deutschen Bahnen, Böhmen aus der Anteilnahme am süddeutschen Verbandverkehr auszuschließen, und übernahmen daher die kürzeste Schienenverbindung über Böhmen auf die deutschen Strecken und rechneten nun mit ihren Einheitsätzen durch. So ergaben sich etwas billigere Tarife, als die vorher über Böhmen gerechneten waren. Darauf begannen die böhmischen Bahnen ihrerseits ihre Transittarife für einige wichtige Artikel, so auch für Mehl, zu ermäßigen für den Verkehr aus Preußen und Sachsen nach Bayern, soweit er über ihre Strecken gefahren werden konnte. Diesen Konkurrenzkampf führten die deutschen Bahnen ebenfalls weiter. Die beteiligten deutschen Bahnen teilten sich in diese Frachtsätze nach Maßgabe ihrer an diesem Verkehr beteiligten Streckenlängen.

Es stellt diese Ermäßigung an sich also nicht eine Ausnahmetarifierung zu Gunsten der Mehleinfuhr nach Süddeutschland seitens Preußens dar, sondern sie bedeutet anfänglich eine aus Konkurrenzrücksichten eingeführte gemeinsame Frachtherabsetzung.

[1] Dieser Ausnahmetarif ist an sich kein Einfuhrtarif; er wirkt aber als ein solcher, da Bayern nach jenen Gegenden eben kein Mehl exportiert.

Anders gestaltete sich dies indes, als die böhmischen Bahnen die Konkurrenz endlich aufgeben. Nun war kein Grund mehr zu dem besonders billigen Tarif vorhanden. Aber der preußischen Regierung lag sehr an dem billigen Einfuhrtarif, und als Bayern sich weigerte, weiterhin diesen Verkehr so zu begünstigen, indem es von nun ab für seine Strecken den normalen Einheitsatz des Specialtarif I einrechnen wollte, entschlossen sich Preußen und Sachsen, lieber selbst den sich so ergebenden Ausfall ihrer Einnahmen zu tragen, als die billigen Sätze aufzugeben. In diesem Tarif haben wir also wieder eine versteckte Exportprämie, diesmal aber nicht für den Export nach dem Ausland, sondern für den Export aus einem deutschen Bundesstaat in einen anderen!

So bestehen diese billigen Sätze auch heute noch; was aber Bayern betrifft, so hat es seit dem 13. Juli 1889 für die auf seine Bahnen entfallende Kilometerentfernung den normalen Einheitsatz von 4,5 Pfennigen für das Tonnenkilometer eingerechnet, so daß seit 1889 wieder auf der bayerischen Strecke Mehl und Getreide zu demselben Satz gefahren wird.

Umgekehrt liegt der Fall hier als bei dem Ausnahmetarif für Bier, für den wieder die bayerischen Bahnen an den billigeren Sätzen festhielten. Es handelte sich jedoch in beiden Fällen um einzelstaatlich „nationale" Eisenbahnpolitik innerhalb des deutschen Wirtschaftgebietes.

Als Beispiel sei hier die Stationverbindung Breslau-Rosenheim angeführt. Die Entfernung in Tarifkilometern (über die österreichischen Linien gerechnet) beträgt 741 Kilometer. Nach dem Specialtarif I würden für diese Entfernung die Frachtkosten für 10 000 kg betragen 345 Mk., thatsächlich beträgt der Satz aber 321 Mk.; er ist also ermäßigt um 24 Mk. für eine Wagenladung. Diese 24 Mk. tragen die preußischen und sächsischen Staatsbahnen.

Um zu dem nordostdeutsch-bayerischen Verkehr zurückzukehren, sei erwähnt, daß hier ein besonderer Ausnahmetarif besteht, der sogenannte Seehafen-Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Kaffeeersatzmittel. In diesen Tarif sind für die deutsche Gesamtstrecke sich staffelnde Sätze eingerechnet und zwar für Entfernungen

	bis	101 km	4,5	Pfennige,
für die weiteren	=	400 =	1,4	=
und über		400 =	4,5	=

für das Tonnenkilometer.

Von München nach Stettin beträgt die Entfernung 788 km. Nach Specialtarif I berechnet würden für diese Entfernung die Transportkosten für eine Wagenladung von 10 000 kg betragen

367,00 Mk.

Nach dem Seehafenausnahmetarif berechnet stellen sie sich auf

275,00 Mk.

Das bedeutet eine Ermäßigung von 9,20 Mk. für eine Tonne.

Während also 10 Tonnen Getreide von München nach Stettin transit für 788 km 275 Mk. Fracht zu tragen haben, beträgt zum Beispiel der Satz von München nach Berlin-Anhalter Bahnhof für 640 km 300 Mk.

Dies stellt doch gewiß eine bedeutende Vergünstigung für die Ausfuhr dar.

Der gleich berechnete Seehafenausnahmetarif und im übrigen der normale Tarif, wie für den Verkehr mit Nordostdeutschland, besteht auch für den Verkehr mit Nordwestdeutschland. So kostet z. B. die Fracht für 10 000 kg Getreide zwischen München und Hamburg für 808 km

nach Hamburg loco 376,00 Mk[1],
nach Hamburg transit 284,00 Mk.

Völlig normal gebildet sind die Tarife nach der Pfalz, nach dem Rhein, Nassau, Westfalen, nach dem Nahethal und der Gegend um Saarbrücken, nach Thüringen und nach Hessen, — soweit sie Getreide und Mehl betreffen.

Eine weitere Gruppe bilden die Tarife zwischen Bayern und den anderen süddeutschen Staaten, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen mit Luxemburg. Sie sind ebenfalls normal gebildet, doch enthalten sie einen Ausnahmetarif 4 für Getreide, Malz und Ölsaaten in Wagenladungen zu 10 000 kg für Sendungen aus Bayern nach Württemberg u. s. w., also einen Exporttarif.

Mit diesem Exporttarif hat es nun folgende Bewandtnis: Für den Getreideexport aus Bayern nach der Schweiz besteht der bekannte Transittarif für Lindau. Nun kam es häufig vor, daß Getreide von bayerischen Stationen aus nach Lindau gesandt wurde zu dem billigen Exportsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer; in Lindau wurde es umkartiert und zu den regulären Sätzen nach Stationen in Württemberg, Baden oder Elsaß-Lothringen gesandt. Diese Umkartierung stellte sich nämlich bisweilen billiger als die direkte Fracht, nach dem Specialtarif I berechnet. Um nun diese Umkartierungen zu verhindern, wurden die in Rede stehenden Ausnahmetarife erstellt, die dadurch gebildet sind, daß der Einheitsatz von 2,6 Pfennigen von der bayerischen Station bis Lindau, dann die Fracht über

[1] Ebensoviel natürlich bei Sendungen von Hamburg nach München. Der billigere Satz von 284 Mk. gilt dagegen nur für den Export, nicht auch für den Import.

den Bodensee bis Friedrichshafen oder Konstanz und von dort die Fracht, nach Specialtarif I berechnet, bis zur betreffenden Station in Württemberg u. s. w. eingestellt wurde. Für eine Anzahl von Stationverbindungen ist natürlich der direkte Tarif nach Specialtarif I billiger; in solchem Fall wird die Fracht nach diesem und nicht nach dem Ausnahmetarif berechnet; so hat man z. B. zu zahlen für 10 000 kg Getreide von Nürnberg nach Offenburg für 330 km

nach Specialtarif I 161,00 Mk.,
nach Ausnahmetarif 4 227,00 Mk.;

dagegen von München nach Offenburg für 408 km

nach Specialtarif I 196,00 Mk.,
nach Ausnahmetarif 4 190,00 Mk.,

es wird also für Getreidesendungen von Nürnberg nach Offenburg die Fracht nach dem Specialtarif I, dagegen für solche von München nach Offenburg nach dem Ausnahmetarif 4 berechnet.

Diese Exporttarife beruhen also nicht auf volkswirtschaftlichen Erwägungen, etwa um dem bayerischen Getreide besseren Absatz nach den anderen süddeutschen Staaten zu verschaffen, es sind auch nicht fiskalische Rücksichten, die sie hätten diktieren können, sondern man hat es hier mit sogenannten Regulierungstarifen zu thun, die nur erstellt werden, um tariftechnische Curiosa aus der Welt zu schaffen.

Als ein sehr hübsches Beispiel einer solchen Regulierung sei hier folgendes angeführt:

Für die Stationverbindung Neuulm-Lindau finden sich als Transportkosten für 10 000 kg Getreide nacheinander folgende Sätze:

a. seit dem 1. Januar 1878 . . . . 64 Mk.,
b. bald darnach . . . . 88 „
c. seit dem 1. November 1888 . . . 85 „
d. seit dem 1. August 1890 . . . . 73 „

Diese Schwankungen erklären sich so: Man setzte in den Tarifen die Entfernungen bis Lindau denen bis Friedrichshafen gleich, um den württembergischen Bahnen den Rang abzulaufen. Es ergab sich also der Satz

ad a.	Ulm-Friedrichshafen	104 km	62 Mk.
	Ulm-Neuulm	3 „	2 „
		Summa	64 Mk.

Hierüber beschwerte sich aber Württemberg. Es sah darin eine Art unlauteren Wettbewerbes und verlangte, daß wenigstens noch die Fracht

von Friedrichshafen über den Bodensee nach Lindau zugeschlagen werden sollte. Dies geschah, und es ergab sich

ad b.	Neuulm-Friedrichshafen	64 Mk.
	Friedrichshafen-Lindau üb. Bodensee	24 "
	Summa	88 Mk.

Jetzt stellte sich aber heraus, daß man gut that, die Sendungen nicht direkt von Neuulm nach Lindau zu senden, sondern man schickte sie nach Nersingen, ließ sie dort umkartieren und beförderte sie von dort nach Lindau. Das kostete 85 Mark, statt des direkten Satzes von 88 Mk. Also wurde letzterer wieder auf 85 Mk. ermäßigt. Die letzte Ermäßigung auf 73 Mk. schreibt sich her vom Übergang zu der Berechnung nach dem kürzesten Schienenwege.

Was den Verkehr zwischen Sachsen und Bayern anbelangt, so sind auch für diesen Verkehr die allgemeinen Sätze normal gebildet. Für die östlichen sächsischen Stationen im Verkehr mit den östlichen und südlichen bayerischen trifft hier dasselbe zu, was schon oben für den schlesisch-bayerischen Verkehr in Frage kam, nämlich die Berechnung der Entfernung über die böhmischen Linien.

Daneben besteht ein Ausfuhrtarif für Getreide, Malz und Mühlenfabrikate nach der Schweiz,, Vorarlberg und Österreich, der Frachtsätze enthält für Lindau transit, ferner für Kufstein transit, Salzburg transit, Simbach transit und Passau transit. Hier sind die Anteile der sächsischen Bahnen nach dem Staffelsystem berechnet, die der bayerischen nach dem Exportsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Tarifen ist eine ganz bedeutende, sie beträgt z. B. für Transporte von Chemnitz nach Lindau 85 Mk.[1] für 10 000 kg.

Dieser Ausnahmetarif, der unter der Maske eines direkten Tarifes sein wahres Gesicht als Transittarif verbirgt, leitet über zu der letzten Gruppe von Tarifen, die hier zu betrachten ist, nämlich zu den sogenannten Umschlagtarifen.

Es gehört hierher der Umschlag in den Rheinhäfen, und ferner der doppelte Umschlag auf der Donau und dem Rhein.

Zunächst der Exporttarif für Belgien. In diesen Tarif sind Frachtsätze aufgenommen worden von den bayerischen Stationen nach den Rhein- und Mainhafenplätzen Frankfurt a. M., Mainz, Kastel, Gustavsburg, Mann-

---

[1]

Chemnitz-Lindau loco Specialtarif I	276 Mk.
Chemnitz-Lindau transit	191 "
Differenz	85 Mk.

heim und Ludwigshafen. Sie sind für die bayerischen Strecken gebildet mit dem schon häufig erwähnten Exportsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer, aber nicht durchweg damit. Sie sind nur anwendbar auf solche Sendungen, die in einem der vorgenannten Hafenplätze auf Schiffe umgeladen und auf Rheinschiffen nach Belgien oder Holland oder darüber hinaus befördert werden. Das bis jetzt Besprochene hat aber nur Bezug auf den Getreideexporttarif; der sonstige allgemeine Tarif nach diesen Hafenplätzen ist normal gebildet. Der Exporttarif findet Anwendung auf Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Ölsaaten in Wagenladungen von 10 000 kg.

Um einige Beispiele anzuführen:

München-Frankfurt transit	409 km	129 Mk.	statt	196 Mk.
München-Mannheim „	372 „	119 „	„	179 „

Als zweiter Tarif kommt hier noch in Betracht der sogenannte Donau-, Rhein- und Mainumschlagtarif. Er gilt für Güter, die auf der Donau in Deggendorf, Regensburg oder Passau ankommen und in diesen Stationen umgeschlagen, dann mit der Bahn weiter transportiert werden und zwar bis zu den schon oben genannten Rhein- und Mainhäfen. Hier müssen sie per Schiff weiterverfrachtet werden nach Belgien, Holland und darüber hinaus. Dieser Tarif gehört eigentlich schon in die nächste Abteilung, da er nur für Provenienzen aus Österreich und seinen Hinterländern bestimmt ist, er wird aber schon hier besprochen, weil er sich ja formell als direkter Tarif von bayerischen Stationen nach anderen deutschen Stationen darstellt. Der Umschlagtarif enthält einen Ausnahmetarif 14a für Getreide und Mühlenfabrikate u. s. w. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Sätzen ist hier die übliche, sie beträgt z. B.

für Regensburg-Frankfurt	335 km	103	statt	163 Mk.
„ Deggendorf-Gustavsburg	435 „	129	„	208 „
„ Passau-Mannheim [1]	487 „	133	„	231 „

[1] Der Unterschied in den beiden Sätzen für Passau-Mannheim illustriert, daß alte Tarife sich forterhalten, wenn nicht ein Interessent auf die bestehenden Widersprüche aufmerksam macht. Daß der Satz von 151 Mk. neben dem von 133 Mk. sich noch in den heutigen Tarifen findet — er besteht schon seit langer Zeit — hat lediglich seinen Grund darin, daß wohl niemals Getreidetransporte von Passau loco nach Mannheim abgefertigt wurden. Die Folge war, daß keine Beschwerde über diese differentielle Behandlung einlief, und die weitere Folge, daß man den alten Satz ruhig in die Neubearbeitung des Tarifes hinübernahm.

Die beiden zuletzt besprochenen Tarife stehen bezüglich ihrer Herkunft in einem Abhängigkeitverhältnis einmal zu einander — indem der erstgenannte infolge des bekannten Grundsatzes der bayerischen Bahnen, die Frachten für die inländischen Waren denen für die ausländischen für den Export gleichzustellen, eine Folge des zuletztgenannten ist — und dann indem beide eine Folge der Konkurrenz sind, die der Umschlag auf der Elbe hervorruft. Hier haben wir es also mit einem der in der Einleitung besprochenen Konkurrenztarife gegen die Elbe zu thun.

Zum Teil von der Konkurrenz der Elbe beeinflußt sind auch die Tarife für den Verkehr von und nach Norddeutschland mit dem Umschlag in Passau, Regensburg und Deggendorf. Sie gelten nicht nur für Getreide und Mehl, sondern für alle Güter, und enthalten verschieden hohe Sätze, je nachdem die Güter nach dem Donaugebiet im allgemeinen oder nach Rumänien, Bulgarien, Serbien und weiterhin bestimmt sind. So haben z. B. 10 000 kg Getreide an Fracht zu zahlen von Berlin nach Passau

a. 336 Mk., wenn die Sendung nach dem Donaugebiet im allgemeinen bestimmt ist.

b. 236 Mk., wenn die Sendung nach Rumänien, Serbien, Bulgarien oder weiterhin gehen soll.

Aber für den Verkehr aus Rumänien u. s. w. nach Norddeutschland, also für den Import, werden für Getreide und Mühlenfabrikate nicht die billigeren, sondern die höheren Sätze berechnet. Dieser Tarif kommt aber als Exporttarif für Getreide u. s. w. gar nicht in Betracht, da die Transporte, die nach ihm abgefertigt wurden, bisher völlig belanglos waren.

B. Der Verkehr mit außerdeutschen Ländern.

1. Österreich-Ungarn und die Donaufürstentümer.

Im Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und Bayern werden Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Ölsaaten nur nach Ausnahmetarifen gefahren. Es besteht aber hier, soweit die bayerische Strecke in Betracht kommt, keine Ausnahmetarifierung, vielmehr ist auf der bayerischen Strecke der normale Satz des Specialtarifs I eingerechnet worden. Nur für einige Stationen ergeben sich einige Ermäßigungen, einmal für einige östliche Stationen und dann noch für mehrere des Allgäu, die aber nur durch Regulierungen hervorgerufen worden sind. Auf österreichischer Seite wird der Tarif gestaffelt, so daß er für weitere Entfernungen relativ immer billiger wird. So beträgt z. B. die Fracht für 10 000 kg Getreide zwischen

Wien und München für	418	km	177	Mk.
Brux und München =	419	=	200	=
Prag und Augsburg =	442	=	205	=
Wien und Nürnberg =	513	=	221	=
Budapest und München			154	=
Budapest und Aschaffenburg			398	=

Ganz ebenso ist verfahren worden bei den Tarifen mit Rumänien, Galizien, Serbien und Bulgarien. Stets ist für die bayerische Strecke der normale Satz des Specialtarifs I eingerechnet worden. Daß diese Tarife so billig sind, liegt lediglich an den Tarifmaßnahmen der österreichischen u. s. w. Bahnen, die allerdings außer durch das Interesse, das man dort an billigen Transportkosten in der Richtung nach Deutschland hin hat, vielleicht auch durch verschiedene Konkurrenzen dazu gezwungen worden sind, z. B. durch die Donauschiffahrt oder durch den Seeweg über Fiume.

2. Die Schweiz.

Für den Verkehr mit der Schweiz kommt vor allem die Arlbergbahn in Betracht, da Bayern im österreichisch-schweizerischen Transit die Tarife, wie sie sich über die Arlbergbahn ergaben, in derselben Höhe übernehmen mußte. Dieselben, sich so ergebenden, billigeren Sätze sind nun auch für den Export aus Bayern nach der Schweiz eingerechnet worden, wenigstens soweit sie Getreide betreffen. Es ist dies, wie schon öfter erwähnt, der Satz von 3,25 Centimes oder 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer.

Nach diesem Tarif kostet die Beförderung eines Waggons Getreide zu 10 000 kg z. B. von München nach Zürich 186 Francs.

Daneben besteht noch ein billiger Tarif für eine Anzahl von Gütern, unter anderen auch für Mehl und Mühlenfabrikate.

Darnach würde der Transport eines Waggons Mehl von München nach Zürich 181 Francs, also 5 Francs weniger kosten als das gleiche Quantum Getreide!

Im übrigen sei, was den Verkehr nach der Schweiz über Lindau betrifft, auf die beiden schon im Kapitel über die bayerischen Lokaltarife, besprochenen Ausnahmetarife für den Export von Getreide und Mehl aus Bayern nach der Schweiz verwiesen.

3. Das übrige Ausland.

Für den direkten Verkehr mit Belgien zu Lande besteht in dem regulären Tarif ein Ausnahmetarif 2 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate.

In diesen Ausnahmetarif sind auf der bayerischen Strecke 2,6 Pfennige für das Tonnenkilometer eingerechnet worden, wegen der Konkurrenz des Umschlagverkehrs auf der Elbe und um diesen Landverkehr gleichzustellen mit dem schon früher besprochenen Umschlagverkehr in den Rhein- und Mainhäfen.

Im Verkehr mit Frankreich, Italien, Rußland und Schweden-Norwegen hat Bayern keine speciellen Tarife. Es schließt sich vielmehr den allgemeinen deutsch-französischen ꝛc. Tarifen an. Soweit ein Getreideverkehr hier überhaupt in Betracht kommt, ist stets für die bayerische Strecke der normale Einheitsatz von 4,5 Pfennigen des Specialtarifs I eingerechnet worden. Nur für den Export nach der Stadt Paris gelten auf der bayerischen Strecke ermäßigte Sätze von 4 Centimes für das Tonnenkilometer. Hier hat wieder die Arlbergbahn ihren Einfluß geübt, indem deren Sätze, wie sie sich aus dem österreichisch-französischen Transit ergaben, auch für den Verkehr von Bayern aus nach Paris übernommen worden sind.

Drittes Kapitel.

Die Transittarife.

Die Transittarife innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches können, soweit sie Getreide und Mehl betreffen, mit wenigen Worten abgethan werden. Es handelt sich hier nur um den Verkehr zwischen Nordost- und Mitteldeutschland einerseits und Südwestdeutschland andererseits. Hier sind sämtliche Tarife, soweit sie bayerisches Gebiet berühren, normal gebildet.

Was den Verkehr von Deutschland nach dem Ausland via Bayern betrifft, so interessiert hier hauptsächlich der Verkehr mit Österreich und der Schweiz.

Die Transittarife von Österreich-Ungarn und dessen Hinterländern nach den Rheinhafenplätzen sind schon bei den Umschlagtarifen besprochen worden; sie enthalten die ermäßigten Einheitsätze von ca. 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer. Dagegen sind diese Ermäßigungen nicht gewährt worden für den direkten Bahnverkehr ohne Umschlag zwischen den Rheinlanden, Belgien und Holland einerseits und Österreich andererseits. Hier bestehen vielmehr die Normaleinheiten des Specialtarifs I fort, z. T. ist hier allerdings auch eine mäßige Einwirkung der böhmischen Konkurrenz zu verspüren. Für den Verkehr zu Lande ist hier die Konkurrenz der Elbe außer Acht gelassen worden, während sie bei dem Umschlagverkehr, wie früher bemerkt, berücksichtigt worden ist.

Ferner ist noch der Transitverkehr zwischen Norddeutschland und der Schweiz, der zum Teil über Bayern geleitet wird, zu erwähnen.

Hier wurde im Jahre 1896 ein Ausfuhrtarif nach der Schweiz erstellt auf der gleichen Grundlage, wie der bayerische Ausfuhrtarif nach der Schweiz, nämlich mit dem Einheitsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer. Auch dieser Tarif ist, soweit er für den Export von Sachsen nach der Schweiz gilt, schon besprochen worden. Wir haben es hier mit einem Falle zu thun, in dem zuerst der billige Satz auf den bayerischen

Bahnen bestanden hat und dieser erst nachträglich außerbayerischen Provenienzen gewährt worden ist. Bei den meisten anderen Transittarifen liegt das Verhältnis umgekehrt.

Der Transitverkehr von Deutschland nach Italien kann hier unberücksichtigt bleiben, da er für Getreide und Mehl fast gar nicht in Betracht kommt.

Als Verkehr von Ausland zu Ausland über Bayern ist endlich bemerkenswert der Verkehr von Österreich-Ungarn, Galizien, Rußland, Rumänien, Serbien, Bulgarien u. s. w. nach der Schweiz. Getreide und Mehl, das von dort nach der Schweiz gesandt wird, wird — soweit es die bayerischen Bahnstrecken berührt — zu den verschiedensten Sätzen — pro Kilometer berechnet — gefahren, je nachdem die Konkurrenz der Arlbergroute einwirkt; der eingerechnete Satz schwankt zwischen 4 und 3 Centimes. Er beträgt für den Verkehr zwischen

Österreich-Ungarn und der Schweiz . . .	4 Centimes,
Galizien und der Schweiz	3,6 „
Rumänien und der Schweiz	3,6 „
Rußland und der Schweiz	3,6 „
unteren Donauländern und der Schweiz .	3 „

und weiterhin für den Verkehr von Österreich-Ungarn über Genf nach Frankreich 3,75 und 3,4 Centimes, dagegen wieder von Budapest nach Paris 4 Centimes. Die Schwankungen ergeben sich aus dem Staffelsystem der fremden Bahnen; so ist natürlich, je weiter die absendende Station von der Arlbergbahn entfernt ist, der Betrag, den diese für ihre Linie einrechnet, um so kleiner. Daß Bayern diese Schwankungen auch auf seine Tarife übertragen hat, ist nur eine Folge der früher besprochenen Vereinbarung mit der Arlbergbahn.

Schluß.

Das Ergebnis dieser Untersuchung scheint zu sein, daß die Bahnen durch ihre Tarifpolitik ihr Scherflein dazu beitragen, um den Export so weit als möglich zu unterstützen, indem sie in den ermäßigten Frachten versteckte Exportprämien gewähren. Auf der anderen Seite verhält man sich gegen eine etwaige Begünstigung der Einfuhr durchaus ablehnend, denn sobald das Getreide die bayerische Grenze überschritten hat — mit der Bestimmung, im Lande zu bleiben — wird es durchaus nicht so begünstigt, wie dasjenige, welches das Land wieder verlassen soll, vielmehr wird es genau so behandelt, wie das einheimische.

Die Untersuchung hat aber auch gezeigt, daß Deutschland in der Eisenbahnpolitik als einheitliches Wirtschaftsgebiet nicht durchweg behandelt wird. Beispiele ergaben sich, als von der Mehleinfuhr aus Schlesien nach Bayern und von der Bierausfuhr aus Bayern nach Schlesien gehandelt wurde.

Die Tarife scheiden sich in solche, bei denen Rücksichten auf den Export maßgebend waren, und in solche, bei denen fiskalische Rücksichten — die Behauptung des Verkehrs gegenüber der Konkurrenz — die Ermäßigungen herbeiführten; nur scheint das fiskalische Interesse immer vorausgegangen zu sein und diesem ist dann erst das wirtschaftliche gefolgt. Dies scheint daraus hervorzugehen, daß die Ermäßigungen immer nur dann zu finden sind, wenn nach demselben Gebiet auch ermäßigte Transittarife bestehen.

Anhang.

Verzeichnis der benutzten Tarifhefte.

A. Bayerischer Lokalverkehr.

1. Tarif vom 1. VII. 1845.
2. = = 1854.
3. = = 1. VII. 1855.
4. = = 1. IV. 1856.
5. = = 1. VIII. 1860.
6. = = 1. VII. 1862.
7. = = 1. VII. 1865.
8. = = 1. VIII. 1868.
9. = = 1. VIII. 1872.
10. = = 1. IV. 1874.
11. = = 15. VI. 1875.
12. = = 1. VIII. 1877.
13. = = 1. VI. 1882.
14. = = 1. XI. 1888.
15. = = 1. VIII. 1890.
16. = = 1. I. 1893.
17. = = 1. IV. 1895.
18. Ausnahmetarif für Getreide zum Export über Lindau vom 20. V. 1895.
19. Ausnahmetarif für Getreide 2c. zum Export über Lindau vom 10. V. 1895.
20. Ausnahmetarif für Getreide 2c. zum Export nach Österreich vom 10. X. 1897.

B. Verkehr mit fremden Bahnen.

1. Tarif des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Verbandes vom 1. XI. 1896.
2. Tarif des Nordwestdeutsch-Bayerischen Verbandes vom 1. I. 1897.
3. Tarif für den pfälzisch-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1891.
4. Tarif für den Verkehr Frankfurt — Gustavsburg — Kastel — Ludwigshafen a. Rh. — Mainz — Mannheim — Bayern vom 1. I. 1891.
5. Tarif für den norddeutsch-bayerischen Seehafenverkehr vom 1. XII. 1889.
6. = = = rheinisch-nassau-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1897
7. = = = rheinisch-westfälisch-bayerischen Verkehr vom 1. X. 1895.
8. = = = Saarbrücken-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1896.
9. = = = sächsisch-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1898.

10. Tarif für den thüringisch-hessisch-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1896.
11. " " " württembergisch-bayerischen Verkehr vom 1. IV. 1891.
12. " " " badisch-bayerischen Verkehr vom 1. VI. 1891.
13. " " " schweizerisch-bayerischen Verkehr vom 1. VII. 1892.
14. " " " bayerisch-belgisch-englischen Verkehr vom 1. IV. 1883.
15. " " " bayerisch-belgischen Verkehr 1. VI. 1883.
16. " " " elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Verkehr vom 1. VII. 1895.
17. " " " Verkehr Basel — Konstanz — Schaffhausen — Singen — Bayern vom 1. VII. 1891.
18. " " " Verkehr Basel, Schaffhausen ꝛc. — Donauumschlag vom 1. II. 1891.
19. " " " englisch-bayerischen Verkehr vom 1. XII. 1893.
20. " " " hessisch-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1897.
21. " " " magdeburgisch-Halle-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1897.
22. " " " Verkehr Main-Neckarbahn-Bayern vom 1. I. 1896.
23. " des niederländisch-bayerischen Verbandes vom 1. VI. 1883.
24. " des ost-, mittel-, südwestdeutschen Verbandes 1. V. 1897.
25. " für den Rhein- und Mainumschlagverkehr vom 1. X. 1886.
26. " des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungar. Verbandes von 1893, 94, 96.
27. " des rumänisch-norddeutschen Verbandes vom 1. VI. 1895.
28. " des rumänisch-süddeutschen Verbandes vom 1. VI. 1895.
29. " für den Verkehr Sachsen-Schweiz via Lindau vom 1. VIII. 1895.
30. " " " " " " " " und Romanshorn vom 1. IV. 1891.
31. " des sächsisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. III. 1891.
32. " des sächsisch-westdeutsch-österreich-ungarischen Verbandes von 1892 bezw. 93, bezw. 94.
33. " des sächsisch-württembergischen Verbandes vom 1. V. 1892.
34. " des schlesisch-süddeutschen Verbandes vom 1. VI. 1892.
35. " des süddeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. II. 1897.
36. " für den süddeutschen Donauumschlagverkehr vom 20. VIII. 1892.
37. " für den südösterreichisch-ungarisch-deutschen Verkehr vom 1. XII. 1888.
38. " des thüringisch-hessisch-sächsischen Verbandes vom 1. I. 1896.
39. " des westdeutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes vom 1. IX. 1892.
40. " für den süddeutschen Verkehr nach den unteren Donauländern vom 1. II. 1897.

41. Transittarif Norddeutschland — untere Donauländer vom 1. X. 1896.
42. Ausfuhrtarif nach Nordrußland vom 1. I. 1895.
43. Tarif für den deutsch-alexandrowoer Grenzverkehr vom 1. IX. 1896.
44. " " " Transitverkehr Deutschland-Thorn vom 1. IX. 1896.
45. " " " Transitverkehr Deutschland-Mlawa vom 1. IX. 1896.
46. " " " direkten Verkehr zwischen Deutschland und Serbien rc. vom 1. XI. 1893.
47. " des belgisch-österreichisch-ungarischen Verbandes vom 1. IV. 1895.
48. " des böhmisch-tiroler Verbandes vom 1. I. 1894.
49. " des deutsch-französischen Verbandes vom 1. I. 1893.
50. " für den deutsch-italienischen Verkehr vom 1. II. 1898.
51. " für den deutschen Levanteverkehr vom 1. VII. 1896.
52. " für den deutschen Levanteverkehr nach orientalischen und bulgarischen Eisenbahnstationen vom 1. I. 1892.
53. " des deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbandes vom 15. X. 1893.
54. " für den deutschen Ostafrikaverkehr vom 1. IV. 1895.
55. " für den Verkehr Deutschland — Schweden — Norwegen vom 1. V. 97.
56. " des deutsch-skandinavischen Verbandes 1. XI. 1888.
57. " für den Grenzverkehr Deutschland—Sosnowice vom 1. IX. 1896.
58. " des deutsch-westösterreichisch-ungarischen Seehafenverbandes vom 1. VIII. 1897.
59. " für den Donau-, Rhein- und Mainumschlag vom 1. I. 1898.
60. " des mitteldeutschen Eisenbahnverbandes 1. VIII. 1891 bezw. 1. I. 1893.
61. " des niederländisch-bayerischen Verbandes vom 1. VI. 1883.
62. " des niederländisch-italienischen Verbandes vom 1. III. 1897.
63. " des niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbandes vom 1. IV. 1895.
64. " für den Verkehr Niederlande — Bodenseeuferstationen vom 1. IX. 1885.
65. " für den norddeutschen Donauumschlagverkehr vom 1. III. 1897.
66. " des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. VI. 1896.
67. " des norddeutsch-schweizerischen Verbandes von 1890, 93, 94, 97.
68. " des österreichisch-Lindau-Vorarlberger Verbandes vom 1. III. 1896.
69. " für den österreichisch-ungarisch-schweizer-südbadischen Verkehr vom 1. VIII. 1886.

70. Ausnahmetarife für den österreichisch-ungarisch-französischen Verband von 1893 und 94.
71. Ausnahmetarife für den österreichisch-ungarisch-schweizer Verband vom 1. II. 1898.
72. Tarif für den kombinierten Schiff- und Bahnverkehr Donau-Schweiz vom 1. IX. 1895.
73. " für den kombinierten Schiff- und Bahnverkehr Donau-Württemberg 2c. vom 1. VII. 1892.
74. " für den Rhein- und Mainumschlag für den Verkehr nach Ungarn vom 1. I. 1897.
75. Tarife des österreichisch-ungarisch-bayerischen Verbandes:
    a. Österreich 2c. vom 1. VIII. 94, bezw. 1. I. 94, bezw. 1. I. 97, bezw. 1. VI 98.
    b. Ungarn vom 1. VIII. 93, bezw. 1. XI. 94, bezw. 1. X. 95, bezw. 1. XII. 96.
    c. Böhmen, Mähren, Schlesien vom 1. II. 94, bezw. 15. X. 97, bezw. 1. XII. 96, bezw. 1. VI. 94, bezw. 1. VII. 93, bezw. 1. XI. 95.
    d. Galizien vom 1. IX. 89, bezw. 1. I. 98.
76. Tarife für den bayerisch-österreichischen Grenzverkehr vom bezw. 1. I. 95, 1. IV 95.

Anlagen A, B, C.

Anlage A.

Entwicklung der Einheitsätze und der Abfertigunggebühren des bayerischen Lokalgütertarifs.

Tarif vom 1. VII. 45. — Einheitssätze. In Kreuzern pro Centner und Bahnstunde.

Eilgut	Normalkl.	Ermäß. Kl.	Wagenladung zu 60 Ctr. Normalkl.	Wagenladung zu 60 Ctr. Ermäß. Kl.
1,5	1	0,5	0,85	0,45

Tarif vom 1854 — In Kreuzern pro Centner und Bahnstunde.

Eilg.	Normalkl.	Erm. Kl.	Wagenlad. zu 80 Ctr. Eilg.	Wagenlad. zu 80 Ctr. Normalkl.	Wagenlad. zu 80 Ctr. Erm. Kl.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Eilg.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Normalkl.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Erm. Kl.	Brenn-, Baumaterialien, Erze.
$1\frac{1}{8}$	0,75	0,5	1,1	0,675	0,45	1,1	0,675	0,45	0,25

Tarif vom 1. VII. 55. und 1. IV. 56. — In Kreuzern pro Centner und Bahnstunde.

Eilgut	Normalgut	Ermäß. Kl.	Brennmat. u. s. w.	
$1\frac{1}{8}$	0,75	0,50	0,25	Streckensatz
3	3	3	—	Abfertigunggebühr pro Ctr.

Tarif vom 1. VIII. 60. — In Kreuzern pro Centner und Meile.

Eilgut	I	II	Brennmat. u. s. w.	
2,35	1,5	1	0,5	Streckensatz
3	3	3	—	Abfertigunggebühr pro Ctr.

Tarif vom 1. VII. 62. und 1. VII. 65. — In Kreuzern pro Centner und Meile.

Eilgut	Stückgut I	Stückgut II	Wagenlad. zu 200 Ctr. A	Wagenlad. zu 200 Ctr. B	Wagenlad. zu 200 Ctr. C	
2,25	1,5	1	0,80	0,50	0,375	Streckensatz
3	3	3	2,4	1,5	1,13	Abfertigunggebühr pro Ctr.

Tarif vom 1. VIII. 68. — In Kreuzern pro Centner und Meile.

Eilgut	Stückgut I	Stückgut II	Allgemeine Wagenlad. 100 Ctr. A	Wagenlad. zu 200 Ctr. B	Wagenlad. zu 200 Ctr. C	Wagenlad. zu 200 Ctr. D	Wagenlad. zu 200 Ctr. E	
2,25	1,5	1	0,80	0,70	0,50	0,40	0,375	Streckensatz
3	3	3	2,4	2,4	1,5	1,5	1,13	Abfertigunggebühr pro Ctr.

Tarif vom	Einheitssätze.								
	In Kreuzern pro Centner und Meile.								
1. VIII 72.	Eilgut	Stückgut I	Stückgut II	Wagenlad. zu 100 Ctr. A	Wagenlad. zu 100 Ctr. B	Wagenlad. zu 100 Ctr. C	Wagenlad. zu 200 Ctr D	Wagenlad. zu 200 Ctr E	
	2,25	1,5	1	0,80	0,70	0,55	0,40	0,375	Streckensatz
	3	3	3	2,4	2,4	1,5	1,5	1,13	Abfertigunggebühr pro Ctr.

Tarif vom	In Kreuzern pro 100 kg und 1 km.							
1. IV. 74.	Eilgut	Stückgut	Allgemeine Wagenladungkl. A für 5000 kg	Allgemeine Wagenladungkl. B für 10 000 kg	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III	
	0,7	0,35	0,238	0,189	0,143	1,119	0,094	Streckensatz
	9	7	5,3	5,3	5,3	5,3	2,5	Abfertigungsgebühr für 100 kg

Tarif vom	In Pfennigen pro 100 kg und 1 km.							
15. VI. 75.	Eilgut	Stückgut	Allgemeine Wagenladungkl. A für 5000 kg	Allgemeine Wagenladungkl. B für 10 000 kg	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III	
	2	1	0,68	0,54	0,41	0,34	0,27	Streckensatz
	24	20	15	15	15	15	7	Abfertigunggebühr pro 100 kg

Tarif vom	In Pfennigen pro 100 kg und 1 km.								
1. VIII. 77. 1. VI. 82. 1. XI. 88.	Eilgut	Stückgut	A 1	B	A 2	I	II	III	
	2,3	1,15	0,68	0,60	0,55	0,45	0,34	0,27	Streckensatz
	24	20	12	12	12	12	12	7	Abfertigunggebühr

Tarif vom	In Pfennigen pro 100 kg und 1 km.								
1. VIII. 90.	Eilgut	Stückgut	A 1	B	A 2	I	II	III	
	2,2	1,1	0,67	0,6	0,5	0,45	0,35	0,27	Streckensatz
	40	20	20	12	12	12	12	7	Abfertigunggebühr jenseits 40 km

Tarif vom	In Pfennigen pro 100 kg und 1 km.									
1. I. 93. 1. IV. 95.	Eilgut	Stückgut	Sp.-T. für best. Stückgüter	A 1	B	A 2	I	II	III	
	2,2	1,1	0,8	0,67	0,6	0,5	0,45	0,35	0,27	Streckensatz
	40	20	20	20	12	12	12	12	7	Abfertigunggebühr jenseits 40 km

Anlage B.

Die Entwicklung der bayerischen Lokaltarife, nachgewiesen an den Transportkosten für die Stationverbindung München-Augsburg.

Tarif von	Entfernung	Die Transportkosten betragen bei					
1845	16 1/2 Bahnstunden	Eilgut	Normalkl.	Erm. Kl.	60 Ctr. Normalkl.	60 Ctr. Erm. Kl.	
		24,75	16,5	8,25	14,0	7,42	Kreuzer für 1 Ctr.

Tarif von	Entfernung	Stückgut Eilg.	Stückgut Norm.	Stückgut Erm.	Wagenlad. zu 40 Ctr. Eilg.	Wagenlad. zu 40 Ctr. Norm.	Wagenlad. zu 40 Ctr. Erm.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Eilg.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Norm.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Erm.	
1854	16 1/2 Bahnstunden	19	13	9	18,15	11,14	7,42	18,15	11,14	7,42	Kreuzer für 1 Ctr.

Tarif von	Entfernung	Eilgut	I	II	
1855 u. 1856	16 1/2 Bahnstunden.	22	16	12	Kreuzer für 1 Ctr.
1860	8,5 Meilen	23	16	12	Kreuzer für 1 Ctr.

Tarif von	Entfernung	Eilgut	I	II	A	B	C	
1862 1865	8,5 Meilen	23	16	12	9,2	5,75	4,32	Kreuzer für 1 Ctr.

Tarif von	Entfernung	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	
1868	8,5 Meilen	23	16	12	9,2	8,4	5,75	4,9	4,32	Kreuzer für 1 Ctr.
1872	8,5 Meilen	23	16	12	9,2	8,4	6,18	4,9	4,32	Kreuzer für 1 Ctr.

Tarif von	Entfernung	Eilgut	Stückg.	A	B	I	II	III	
1874	62 Kilom.	52	29	20,1	17	14,2	12,7	8,4	Kreuzer für 100 kg
1875	62 Kilom.	148	82	58	49	41	37	24	Pfennige für 100 kg

Tarif von	Entfernung	Eilgut	Stückg.	A 1	B	A 2	I	II	III	
1877 1882 1888	62 Kilom.	167	92	55	50	47	40	34	24	Pfennige für 100 kg
1890	62 Kilom.	176	88	62	49	43	40	34	24	Pfennige für 100 kg

Tarif von	Entfernung	Eilgut	Stückg.	Sp.-T. f. best. Stückg.	A 1	B	A 2	I	II	III	
1893 1895	62 Kilom.	176	88	66	62	49	43	40	34	24	Pfennige für 100 kg

Anlage C.

Die Entwicklung der Transportkosten für eine Wagenladung Getreide zu 10 000 kg [1] für die Stationverbindung München-Augsburg.

Im Jahr	Frachtsatz	in Mark [1 fl = 1,70 M.]
1845	24 fl. 44 kr.	42,05 Mk.
1854	24 " 44 "	42,05 "
1855—1860	40 " — "	68,00 "
1862—1865	30 " 40 "	52,15 "
1868—1872	24 " — "	40,80 "
1874	28 " 20 "	48,20 "
1875	49 Mk.	49,00 "
1877—1898	40 "	40,00 "

[1] Wie aus den Bemerkungen der Abhandlung selbst zu ersehen ist, war keineswegs von Anfang an als Norm für eine Wagenladung das Quantum von 10 000 kg festgesetzt. Vielmehr wurde mit 3000 kg begonnen — s. auch Tabelle B —. In dieser Tabelle wurden zum Vergleich die Frachtkosten aus allen Tarifen auf das Quantum von 10 000 kg umgerechnet.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.